

# HISTORIA MARITIMA DEL PERU

*La Independencia - 1790 a 1826*

*José A. de la Puente Candamo*

TOMO V - VOLUMEN I



# La Independencia - 1790 a 1826





# *HISTORIA MARITIMA DEL PERU*

*La Independencia - 1790 a 1826*

José A. de la Puente Candamo

Tomo V-Volumen 1

*INSTITUTO DE ESTUDIOS  
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU*

Lima, 1977

PRIMERA EDICION: 1972/75  
SEGUNDA EDICION: abril, 1975  
TERCERA EDICION, CORREGIDA: octubre, 1977

© de esta edición:  
INSTITUTO DE ESTUDIOS  
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU  
Nicolás de Aranibar Nos. 744 y 748,  
LIMA 14, PERU / Telfs. 71-2729 - 71-0735  
Hecho el depósito que indica la Ley.

Reservados todos los derechos,  
de reproducción total o parcial, la  
fotomecánica y los de traducción.

Printed in Perú  
Impreso en el Perú  
Editorial Ausonia - Talleres Gráficos S.A.  
Francisco Lazo N° 1730, LIMA 14, PERU

*Diseño y Diagramación*  
Carlos González Ramírez

*Coordinador de la Edición*  
Julio Alva Flores



*HISTORIA*



# MARITIMA DEL PERU



## *Primera Parte*

TOMO I — Volúmenes 1 y 2

EL MAR: GRAN PERSONAJE

Geografía y Geología - Sr. Dr. Georg Petersen Gaulke

Oceanografía - Sr. Ing. Ramón Mugica Martínez

Biología - Sr. Dr. Jorge Sánchez Romero

TOMO II — Volúmenes 1 y 2

EPOCA PREHISTORICA

Sr. Dr. Hermann Buse de la Guerra

TOMO III — Volúmenes 1 y 2

SIGLO XVI - HISTORIA INTERNA Y EXTERNA

Sr. Dr. José A. del Busto Duthurburu

TOMO IV

SIGLOS XVII y XVIII

Sr. Dr. Guillermo Lohmann Villena

TOMO V — Volúmenes 1 y 2

LA INDEPENDENCIA - 1790 a 1826

Sr. Dr. José A. de la Puente Candamo

TOMO VI — Volúmenes 1 y 2

LA REPUBLICA - 1826 a 1851

CONFLICTO PERUANO-ECUATORIANO — 1858-1859

Sr. Dr. Félix Denegri Luna

C. de N. Julio J. Elías Murguía - R.P. Armando Nieto Vélez, S.J.

TOMO VII

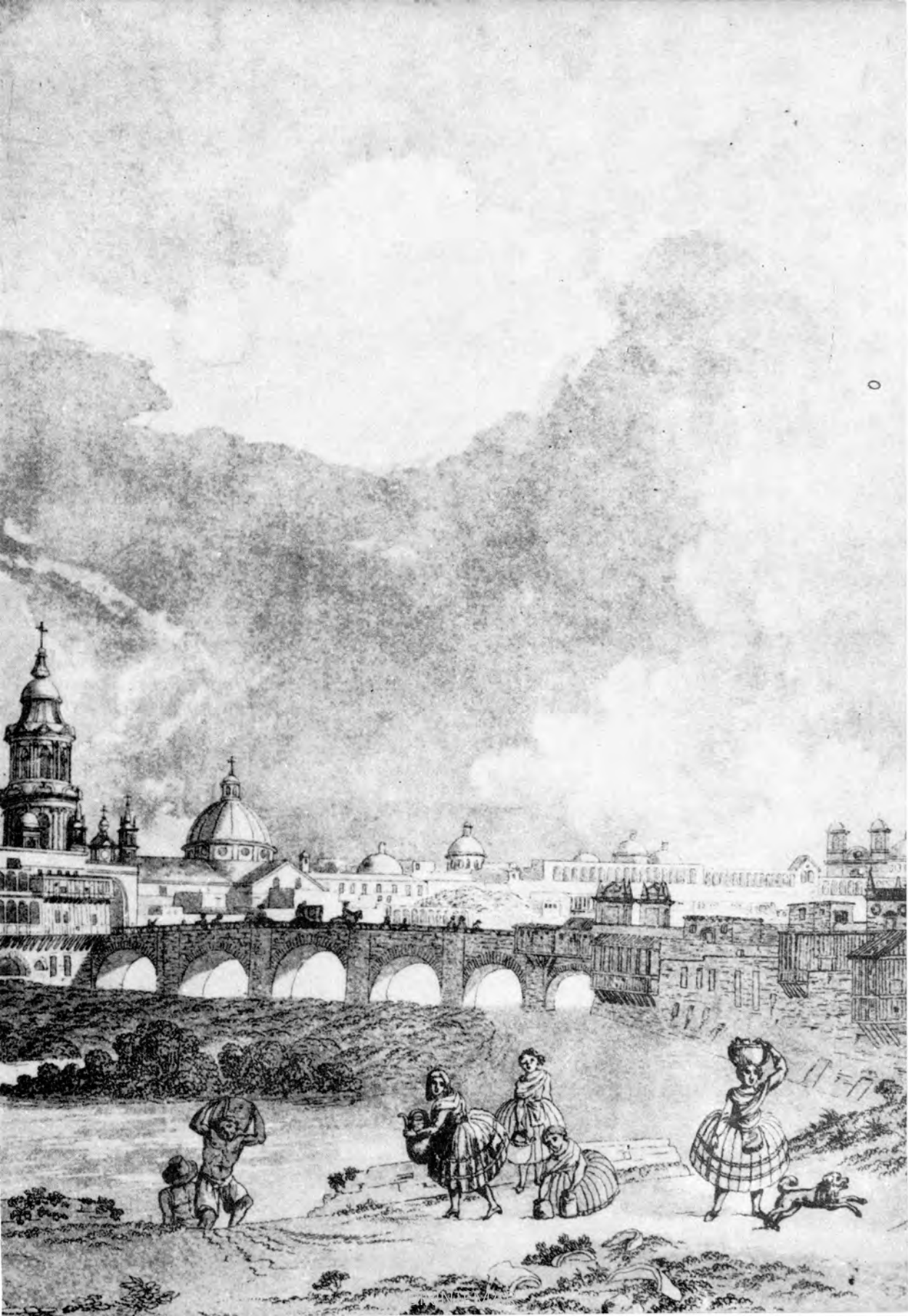
LA INTERVENCION DE LAS POTENCIAS EUROPEAS

EN LATINOAMERICA - 1864 a 1868

Sr. Dr. Alberto Wagner de Reyna



ARTIMA DEL PERU



*José A. de la Puente Candamo*

*Con la colaboración de  
Cecilia Beunza de Braschi  
Renée Espinosa Bassino  
de Sandoval  
Alfonso Pérez Bonani  
Jorge Rosales Aguirre*

# **LA INDEPENDENCIA-1790 a 1826**





# Indice

|   |      |
|---|------|
| <i>INTRODUCCION</i>                               | Pág. |
| El litoral  | 37   |
| Notas a la Introducción                           | 37   |
|   | 69   |
| <i>EPOCA DE LOS PRECURSORES</i>                   | 81   |
| <i>CAPITULO I</i>                                 |      |
| <i>POLITICA NAVAL METROPOLITANA</i>               |      |
| <i>Y EL PENSAMIENTO DEL VIRREY GIL DE TABOADA</i> | 81   |
| Política naval Metropolitana                      | 81   |
| El pensamiento del Virrey Gil de Taboada          | 84   |
| Precauciones técnicas del Virrey                  | 86   |
| La Academia Náutica                               | 87   |
| La Expedición de Malaspina                        | 87   |
| Notas al Capítulo                                 | 89   |
| <i>CAPITULO II</i>                                |      |
| <i>DE LAS POSTRIMERIAS DEL SIGLO XVIII</i>        |      |
| <i>A LA EPOCA DE ABASCAL</i>                      | 91   |
| La política naval desde O'Higgins hasta Abascal   | 91   |
| Actitud de Abascal                                | 93   |
| El problema económico                             | 93   |
| La presencia de extranjeros                       | 94   |
| La defensa del litoral                            | 95   |
| La fidelidad a Fernando VII                       | 95   |
| Disposiciones navales                             | 95   |
| Propaganda revolucionaria                         | 96   |

|   |            |
|---|------------|
| El temblor de 1806  | Pág.<br>97 |
| La preocupación de Abascal por la Marina                  | 97         |
| Notas al Capítulo   | 103        |
| CAPITULO III  |            |
| <i>EL TIEMPO DE PEZUELA</i>                               | 105        |
| Las disposiciones del Virrey                              | 110        |
| Las cuestiones económicas                                 | 117        |
| Los barcos extranjeros                                    | 117        |
| Las conspiraciones  | 118        |
| Apreciación de la obra de Pezuela                         | 119        |
| Notas al Capítulo   | 127        |
| CAPITULO IV   |            |
| <i>ABASCAL Y PEZUELA<br/>Y LA DEFENSA DE LA FIDELIDAD</i> | 133        |
| La asistencia a Guayaquil                                 | 134        |
| La revolución en Buenos Aires                             | 135        |
| Auxilios a Montevideo                                     | 136        |
| La revolución en Santa Fe                                 | 136        |
| La campaña del Alto Perú                                  | 137        |
| La revolución de Pumacahua                                | 138        |
| La Guerra de Chile  | 138        |
| Maipú   | 139        |
| El testimonio vario de Abascal y de Pezuela               | 140        |
| La expedición de Osorio de 1817-1818                      | 144        |
| Consideración general                                     | 148        |
| Notas al Capítulo   | 149        |
| CAPITULO V  |            |
| <i>EL CORSO Y LOS CORSARIOS</i>                           | 153        |
| Acciones diversas de corsarios                            | 157        |
| Crucero de Brown  | 163        |
| Notas al Capítulo   | 170        |
| CAPITULO VI   |            |
| <i>LOS "REFUERZOS" DE LA METROPOLI</i>                    | 175        |
| Actitud del Rey y de la Corona                            | 175        |
| Fuerzas navales españolas                                 | 176        |
| Los buques rusos  | 176        |
| Ayuda de embarcaciones francesas                          | 177        |
| Diversas hipótesis y gestiones concretas                  | 177        |
| La llegada del Gerona y del Infante Don Carlos            | 177        |
| El refuerzo de Canterac                                   | 178        |
| Expedición de 1816  | 178        |
| Expedición de 1817  | 178        |

|  | Pág. |
|--|------|
| Expedición de Inglaterra                                       | 180  |
| La expedición de la <i>María Isabel</i>                        | 181  |
| <i>El objetivo</i>   | 181  |
| <i>La fragata</i>  | 181  |
| <i>La navegación</i>   | 182  |
| <i>Propósitos de interceptar el convoy</i>                     | 183  |
| <i>La toma de la María Isabel</i>                              | 185  |
| <i>Las embarcaciones que llegan al Callao</i>                  | 187  |
| <i>El proceso por la captura de la María Isabel</i>            | 187  |
| <i>La responsabilidad de Pezuela</i>                           | 189  |
| <i>Las posibilidades perdidas</i>                              | 192  |
| Una expedición de 1819   | 192  |
| "La Gran Expedición"   | 194  |
| La noticia de la ayuda metropolitana<br>en la época de Pezuela | 195  |
| El levantamiento de Riego                                      | 196  |
| Los intentos de ayuda<br>posteriores al levantamiento de Riego | 197  |
| Notas al Capítulo  | 199  |
| <br>   |      |
| <b>CAPITULO VII</b>  |      |
| <b>LA MARINA DEL TIEMPO "PRECURSOR"</b>                        | 207  |
| La estructura fundamental                                      | 207  |
| La Academia Náutica  | 209  |
| El Hospital  | 211  |
| El Arsenal   | 212  |
| El Apostadero del Callao                                       | 212  |
| Sobre el personal  | 219  |
| Situación económica  | 223  |
| Vigías   | 225  |
| Capitanes de Puertos   | 225  |
| Marinería matriculada  | 225  |
| Junta de Marina  | 226  |
| Autoridades  | 227  |
| Astilleros   | 231  |
| Notas al Capítulo  | 233  |
| <br>   |      |
| <b>EPOCA DE LOS LIBERTADORES</b>                               | 239  |
| <br>   |      |
| <b>CAPITULO VIII</b>   |      |
| <b>LOS CRUCEROS DE COCHRANE</b>                                | 239  |
| Notas al Capitulo  | 263  |
| <br>   |      |
| <b>CAPITULO IX</b>   |      |
| <b>LA EXPEDICION LIBERTADORA</b>                               | 265  |
| La idea esencial   | 266  |

|   | Pág. |
|---|------|
| La base legal   | 267  |
| El dominio del mar  | 270  |
| Defensa del Virreinato  | 272  |
| Pezuela y su imagen de los buques "patriotas"                             | 283  |
| Los informes del Perú y los "agentes"                                     | 284  |
| La salida de la Expedición Libertadora                                    | 287  |
| Los hombres   | 293  |
| Rumbo al Perú   | 300  |
| El Perú paga los gastos de la Expedición Libertadora                      | 311  |
| Notas al Capítulo   | 313  |
| <br>  |      |
| CAPITULO X  |      |
| <i>LA EXPEDICION LIBERTADORA EN EL PERU</i>                               | 319  |
| La pérdida del dominio del mar  | 319  |
| Canje de prisioneros  | 320  |
| El movimiento de la escuadra  | 321  |
| El paso del Numancia  | 326  |
| Los sucesos de Pringles   | 326  |
| Desplazamientos de los buques españoles                                   | 326  |
| Situación de Lima   | 326  |
| Movimientos de buques   | 327  |
| El problema del personal  | 328  |
| El aprovisionamiento de la escuadra                                       | 328  |
| Apreciaciones sobre la estrategia de San Martín                           | 328  |
| Notas al Capítulo   | 333  |
| <br>  |      |
| CAPITULO XI   |      |
| <i>LA CAPTURA DE LA ESMERALDA</i>   | 337  |
| Notas al Capítulo   | 345  |
| <br>  |      |
| CAPITULO XII  |      |
| <i>EL FIN DEL GOBIERNO DE PEZUELA<br/>Y EL PRINCIPIO DEL PROTECTORADO</i> | 349  |
| Principios generales  | 349  |
| El bloqueo  | 352  |
| La situación de Lima  | 354  |
| La pérdida del <i>San Martín</i>  | 357  |
| Las negociaciones de Punchauca  | 358  |
| La caída de los Castillos del Callao                                      | 362  |
| Sobre diversos buques   | 367  |
| Las acciones de Miller  | 368  |
| Notas al Capítulo   | 377  |
| <br>  |      |
| CAPITULO XIII   |      |
| <i>EL CONFLICTO ENTRE SAN MARTIN Y COCHRANE</i>                           | 385  |
| Planteamiento de Cochrane   | 386  |



|   |             |
|---|-------------|
| Planteamiento del Protectorado                                      | Pág.<br>391 |
| Reflexión frente al conflicto                                       | 395         |
| Notas al Capítulo   | 403         |
| <br>  |             |
| CAPITULO XIV  |             |
| <i>LA VIDA NAVAL Y LA CONCLUSION<br/>DEL GOBIERNO DE SAN MARTIN</i> | 407         |
| Criterios generales   | 407         |
| Bloqueo   | 408         |
| Relaciones internacionales  | 408         |
| Incidentes en el Callao   | 408         |
| Movimientos de buques   | 408         |
| La "Prueba" y la "Venganza"   | 410         |
| El proyecto de una expedición a España                              | 413         |
| La división colombiana de Paz del Castillo                          | 415         |
| Indisciplina en la Escuadra   | 415         |
| Donativos para el navío <i>San Martin</i>                           | 418         |
| Notas al Capítulo   | 427         |
| <br>  |             |
| CAPITULO XV   |             |
| <i>LA EPOCA DE LA JUNTA GUBERNATIVA<br/>Y LA ANARQUIA</i>           | 433         |
| Estrategia  | 433         |
| Indisciplina  | 433         |
| Bloqueo   | 434         |
| Movimientos de buques   | 435         |
| La anarquía   | 436         |
| José Olaya  | 436         |
| Notas al Capítulo   | 447         |
| <br>  |             |
| CAPITULO XVI  |             |
| <i>EL PENSAMIENTO Y LA EPOCA DE BOLIVAR</i>                         | 449         |
| Notas al Capítulo   | 459         |
| <br>  |             |
| CAPITULO XVII   |             |
| <i>LA SERNA Y LA POLITICA METROPOLITANA</i>                         | 461         |
| Los proyectos concretos desde el gobierno de La Serna               | 462         |
| Las informaciones desde el "Motín de Aznapuquio"                    | 471         |
| Notas al Capítulo   | 473         |
| <br>  |             |
| CAPITULO XVIII  |             |
| <i>EL VIAJE DE LOS CAPITULADOS EN AYACUCHO</i>                      | 477         |
| Notas al Capítulo   | 485         |
| <br>  |             |
| CAPITULO XIX  |             |
| <i>EL SITIO DEL CALLAO</i>  | 487         |

|  |             |
|--|-------------|
| Los buques que participan en el bloqueo  | Pág.<br>490 |
| Notas al Capítulo  | 507         |
| <br>   |             |
| CAPITULO XX  |             |
| <i>LA MARINA DE GUERRA DEL PERU</i>  | 511         |
| La captura del <i>Sacramento</i>   | 512         |
| El tiempo de San Martín  | 515         |
| La estructura en el tiempo de la Junta Gubernativa<br>y de la Anarquía de 1823 | 523         |
| La Constitución de 1823  | 533         |
| Presidencia de Riva Agüero   | 533         |
| Tiempo de Bolívar  | 534         |
| Congreso de Panamá   | 537         |
| El personal de la Marina de Guerra   | 537         |
| Planteamientos generales   | 537         |
| Uniformes y banderas   | 544         |
| Los sueldos de la Marina   | 546         |
| Provisión de víveres, ropa, diversos elementos                                 | 559         |
| Alimentación y enfermedades  | 562         |
| Sanidad  | 565         |
| Deserción e indisciplina   | 569         |
| Los hombres  | 578         |
| Notas al Capítulo  | 587         |
| <br>   |             |
| CAPITULO XXI   |             |
| <i>EL CORSO Y LOS CORSARIOS<br/>EN EL PERU INDEPENDIENTE</i>                   | 601         |
| El Perú frente al corso  | 603         |
| Normas legales   | 603         |
| Casos de corso   | 604         |
| Notas al Capítulo  | 609         |
| <br>   |             |
| CAPITULO XXII  |             |
| <i>BUQUES "REALISTAS"</i>  | 613         |
| La época de Abascal  | 614         |
| El tiempo de Pezuela   | 616         |
| Notas al Capítulo  | 626         |
| <br>   |             |
| CAPITULO XXIII   |             |
| <i>BUQUES "PATRIOTAS"</i>  | 633         |
| Notas al Capítulo  | 643         |
| <br>   |             |
| <i>INDICE DE ILUSTRACIONES</i>   | 649         |

*Para ofrecer una imagen completa de la "Historia Marítima del Perú", LA INDEPENDENCIA 1790-1826, se presenta el sumario de los dos volúmenes. Como es obvio, no aparece la indicación de páginas correspondiente al segundo volumen.*

## PESCA — COMERCIO — NAVEGACION

### CAPITULO XXIV

#### LA PESCA

El planteamiento de Hipólito Unanue

Dispositivos legales

Casos concretos

La pesca menor

La pesca en el Perú Independiente

Notas al Capítulo

### CAPITULO XXV

#### EL CORREO

Algunos casos concretos

Notas al Capítulo

### CAPITULO XXVI

#### EL CONTRABANDO

Autoridades españolas

Casos de contrabando

Normas legales

El contrabando en la época Independiente

Normas legales

Casos de contrabando

Notas al Capítulo

### CAPITULO XXVII

#### COMERCIO MARITIMO

Evolución del comercio durante la Colonia

Planteamiento del comercio en el Perú Independiente

*Las importaciones*

*De los reembarques y transbordos*

*Exportación*

*Del comercio de cabotaje*

*Del comercio por tierra*

*Previsiones*

Notas al Capítulo

### CAPITULO XXVIII

#### COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS I

Cádiz

Notas al Capítulo

### CAPITULO XXIX

#### COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS II

Valdivia y Chiloé

Valparaíso

Concepción

Talcahuano

Coquimbo

Maule

Cobija

Notas al Capítulo

CAPITULO XXX  
*COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS III*

Panamá  
Sonsonate, Realejo y León  
Monterrey, Acapulco, San Blas y Mazatlán  
Manila, Calcuta, Otaheite, Macao, Cantón  
Notas al Capítulo

CAPITULO XXXI  
*COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS IV*  
Cronstadt, Hamburgo, Puertos Holandeses,  
Penzance, Liverpool, Gibraltar, Burdeos, Lisboa  
Santander, Coruña, Bilbao y Vigo  
Notas al Capítulo

CAPITULO XXXII  
*COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS V*  
Nueva York, Baltimore, Norfolkt, Boston  
Providencia  
Río de Janeiro  
Montevideo  
Notas al Capítulo

CAPITULO XXXIII  
*COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI*

Arica  
Ilo  
Mollendo  
Islay  
Quilca  
Acari  
Pisco  
Chincha  
Lurin  
Chorrillos  
Ancón  
Chancay  
Salinas  
Huacho  
Huaura  
Supe  
Huarmey  
Casma  
Samanco  
Santa  
Huanchaco  
Malabrigo  
Pacasmayo  
Lambayeque  
Paíta  
Guayaquil  
Notas al Capítulo

*EPILOGO*

*BIBLIOGRAFIA*

*INDICE DE ILUSTRACIONES*

## INTRODUCCION

La historia marítima del Perú en el tiempo de la Independencia confirma la irrevocable unidad de la vida peruana. El mar, constante personaje del pasado y del presente de la nacionalidad y vinculado con la vocación del Perú, es un factor de enlace con épocas pretéritas y con las preocupaciones, los desvelos, las metas del hombre en otras edades.

El mar en el tiempo de la Emancipación es, desde otro ángulo, elemento decisivo en la vida política y en el desarrollo de la guerra, y al mismo tiempo, sujeto fundamental en el comercio y en las relaciones del Perú con el resto del mundo y entre la misma costa del país.

Del mismo modo que los ceramios prehispánicos presentan al hombre en afanes marineros, del mismo modo como Pizarro llega a la costa Norte del Perú, del mismo modo como aparecen virreyes y funcionarios en los puertos nuestros, del mismo modo como llegan expediciones científicas y hombres ilustres que desde Europa visitan con asombro y con afán inquisitivo la vida peruana, así, en la continuación de un largo y viejo camino y en una reafirmación de la vocación marítima del Perú, durante el lapso de la Independencia es el mar no sólo vínculo entre las distintas provincias del virreinato, sino nexó principalísimo con las noticias angustiosas de Europa y con los "movimientos" de Chile, de Quito, de Buenos Aires. Por el mar, con intuición genial de San Martín, "amanece" la Expedición Libertadora en 1820; por el mismo rumbo abandona San Martín el Perú, al que deja su afecto, y también, por la vía marítima, se acerca Bolívar al derrotero peruano.



El mar es durante la Independencia no sólo medio de comunicación. Es algo más y más profundo, es el nervio donde se va a decidir la marcha de la guerra. Esto no es conclusión de la historiografía contemporánea, lo afirma el testimonio de virreyes como Gil de Taboada, Abascal y Pezuela y aparece en el pensamiento de Cochrane, San Martín, Guise y Bolívar.

La historia de la Independencia del Perú reafirma que el destino de la nacionalidad está, en manera inequívoca, vinculado con el señorío en las rutas del mar.

\*

El esquema de este trabajo es muy simple y espera ofrecer claridad y orden al lector. Se divide el tiempo de la Independencia en las dos etapas clásicas: época de los precursores, de 1790-1820; época de los libertadores 1820-1826.

Contra la tesis tradicional de la historiografía peruana y por el significado muy particular del Virrey Gil de Taboada para la historia de la Marina, se inicia el estudio de la época de la Independencia con su gobierno o sea en 1790, y no en 1780. La conclusión de la etapa de la Emancipación se reduce a 1826, dado que sólo en las primeras semanas de 1827 concluye el sistema bolivariano. Dicho año se estudiará en lo que corresponde a la República.

Se usa indistintamente el término de Independencia y el término Emancipación; en ambos se reconoce la afirmación de la soberanía jurídica de la nación peruana.

\*

Es importante precisar la verdadera naturaleza y los límites de este estudio.

Lejos de una monografía erudita con espíritu y propósito exhaustivos, este estudio se halla distante de una mera tarea de divulgación; es, propiamente, un esfuerzo que con el aparato crítico necesario pretende ofrecer una imagen seria de las ideas, de los hombres, de los sucesos y de los temas que explican en conjunto el fenómeno de la Historia Marítima del Perú en los días de la Independencia.

Las obras de Rosendo Melo, Germán Stiglich, y Manuel Vegas García, y los estudios recientes y las ediciones de testimonios preparados por el Capitán de Navío (r) Julio J. Elías, son elementos irremplazables en la historiografía naval del Perú y en esta obra debe ofrecerse un homenaje a dichos autores.

Vano sería decir que esta obra encierra una información analítica, íntegra y total, como erróneo sería afirmar que está ausente el necesario fundamento erudito que le ofrece el básico respaldo del testimonio documental.

Quiere ser, de otro lado, un derrotero para que más tarde hombres con análoga vocación por el Perú y por su historia se

## INTRODUCCION

acerquen a estos temas del mar para seguir las líneas que aquí se dibujan y para completar la que puede entenderse como gran carta geográfica imaginaria del Perú, que postula el retrato de las relaciones entre el Perú y el mar en los días perplejos y esperanzadores de nuestra Independencia política.

¿Cuáles son las líneas maestras de este estudio?

La imagen geográfica nuestra vinculada directamente con el mar, con el clima, con las bahías, con los puertos; la presentación de las grandes cartas geográficas del tiempo, la información que viene de los viajeros de esos años, todo permite acercarnos a lo que puede definirse como el ambiente en el cual vive nuestra naciente Marina.

El pensamiento de la Metrópoli frente a la Marina como medio de comunicaciones y como insustituible elemento de defensa, está en los cimientos mismos del tema que nos convoca. Vecinos están el envío de buques y refuerzos, las incertidumbres, las contradicciones y los fracasos; las noticias ciertas, vagas y falsas que llegan al virreinato; está por último el reclamo de las autoridades peninsulares en el Perú que en unos casos se sienten olvidadas y en otros acreedoras a una frágil atención.

El pensamiento de los virreyes desde Gil de Taboada hasta La Serna sobre la vigencia de lo marítimo en la vida peruana, es cuestión preñada de múltiples sugerencias.

La organización de la Marina de las postrimerías del tiempo virreinal, desde sus diversos lados y ángulos, es otra de las grandes cuestiones. Aparece cómo la organización tradicional española vive apremios fruto de la guerra, y aparece, del mismo modo, cómo esta Marina en la formación de muchos de sus hombres, en múltiples aspectos técnicos y en grandes normas, es el preludio de la futura Marina de Guerra del Perú.

La defensa de los dominios del Rey en el Perú y en la América del Sur desde los días de Abascal hasta La Serna es empresa que agrupa esfuerzos políticos, económicos, y empeños también militares y navales. Buenos Aires, Montevideo, Santa Fe, Quito, Chile, sobre todo en la famosa expedición de Osorio, son temas que comprometen la historia marítima de la época.

La Marina, como todas las instituciones, soporta el tremendo impacto de la guerra revolucionaria.

Y esta guerra grande de los días de San Martín y O'Higgins, Monteagudo y Cochrane, le concede a nuestra historia naval momentos que confirman la proyección americana de la Independencia.

En el tiempo de los libertadores además de las acciones navales de la época que cubren el lapso de 1820 a 1825, es la organización de la Marina de Guerra del Perú, sin duda alguna, el gran tema de esos años de tantas esperanzas para el Perú.

El corso y los corsarios vinculados de manera orgánica con el fenómeno de la guerra, integran un capítulo en el cual aparece entretrejida la acción personal y la preocupación corporativa del Estado.

El correo, el contrabando, el comercio, el movimiento de buques, completan en el orden humano el panorama del mar en los días de la Independencia.

\*

La historia de la Marina, como los grandes asuntos de la época, está inmersa en la historia universal del tiempo.

Bien se sabe cómo desde vertientes distintas, dos son las grandes cuestiones que preocupan al mundo no hispano-americano en relación con la Independencia política, realidad en algunas provincias o anuncio en otras comarcas.

Está el problema político que tiene que hacer con la orientación ideológica y con la forma de gobierno de los nuevos Estados.

Como una de sus expresiones, el temor de las monarquías continentales de la Santa Alianza frente al surgimiento de un conjunto de Estados con signo ideológico liberal y con forma republicana de gobierno. La vasta bibliografía en contorno del debate monarquía-república dice de manera paladina cómo la cuestión materia de la controversia interesa a todos los pueblos y a todos los gobiernos porque es en el fondo un asunto de pensamiento y no algo restringido al interés concreto de una u otra jurisdicción.

La económico es, desde otro ángulo, la preocupación de los diversos Estados frente a la soberanía de las naciones hispano-americanas. No puede desconocerse que aquí está presente la preocupación por el dominio de mercados y de vías de navegación y que la prontitud para el reconocimiento de nuestra Independencia obedece en muchos casos a razones de interés estrictamente comercial.

Aquí, para la Marina se presenta un panorama verdaderamente sugestivo y que encierra múltiples matices apasionantes. Las representaciones consulares iniciales, las escuadras que navegan el Pacífico, la pesca de ballena, los corsarios, el contrabando, son rostros distintos de una misma figura en la cuál lo económico es el dibujo capital.

Además, la presencia de los buques ingleses o norteamericanos en el litoral nuestro será ocasión de múltiples, diversas, curiosas circunstancias. De un lado está la noticia fantástica o cierta de la cual es portador uno u otro navío; es la presencia de pasajeros "sospechosos" o que viven la ingenua curiosidad del transeúnte; es el posible transporte de armas o municiones; es, en fin, el uso falso de banderas neutrales o de la externa apariencia de buques de ese país para ocasionar un eventual desconcierto.

## INTRODUCCION

Puede decirse a la postre que los buques neutrales son valiosísimos instrumentos de comunicación y de información entretrejada.

\*

Tema apasionante es el que tiene que hacer con los diversos tipos de embarcaciones que navegan por nuestro mar en los años de la Independencia.

Está de un lado la genérica enunciación: barcos, buques, navíos —que en algunos casos tiene significación concreta— y se hallan además las clásicas precisiones de fragatas, bergantines y corbetas. Algunos casos típicos de embarcaciones vale comentar.

Pezuela menciona a la "chata". Elías en diversos textos cita a las "piraguas", los "pacabotillos", el "queche".

Y están las "urcas", buques de carga de origen holandés, en general con una cubierta y muy pesadas; el "inchimán", cuyo nombre vendría del mal uso de la voz inglesa "indiaman" que servía para hablar de los buques de la Compañía Inglesa de las Indias Orientales, además, se usa este nombre para todo buque inglés o norteamericano "de gran porte"; los "botes"; las "falúas", dedicadas especialmente a la conducción de autoridades y jefes de la escuadra; los "místicos", de frecuente presencia en los años de la Emancipación, con dos o tres palos y que en diversas épocas desempeñan funciones de guardacostas; la frecuentísima mención del "paquebot", bien se sabe de origen inglés, generalmente buque correo o de pasajeros; la "balandra", embarcación pequeña; la "pollacra", citada por Abascal, parece que es nombre mediterráneo dado a la "polacra"; la "bombarda", que generalmente lleva dos palos; los "bajeles"; los "jabeques", mediterránea también, con tres palos; "faluchos", de casco ligero y alargado, hoy casi desaparecida; "flechera" o "flechero", embarcación muy larga; y están las "lanchas cañoneras", y los "lanchones".

No obstante, el advenimiento del buque a vapor es el gran tema de la época y el gran descubrimiento de esos años. Bien se sabe cómo se vive la esperanza de una posible embarcación a vapor que pudiera llegar a América en los días de la lucha con España y está presente como una ilusión típica de los años de transformaciones, en el orden científico y técnico, que se viven en el mundo<sup>2</sup>.

No puede soslayarse una mención al tema de los mapas de la época. Los hay de diverso origen: están los preparados directamente para uso de navegación; están los mapas generales de la época donde se consigna el litoral del Perú; están los que recogen las guías de forasteros; están los vinculados con expediciones científicas; están, en fin, los mapas que aparecen en los relatos de viajeros y en testimonios de la época o cercanos.

Puede mencionarse, eventualmente, como un hito de interés el mapa de la América Meridional preparado por Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, quien asume materiales de Juan y Ulloa.

Mendiburu, como en los casos anteriores, menciona a los Tenientes de Marina José Ignacio Colmenares y José Moraleda que incorporan elementos valiosos a las cartas geográficas. Y no puede dejar de citarse el clásico mapa de Andrés Baleato, que edita Hipólito Unanue en su bella *Guía de Forasteros de 1796*<sup>3</sup>

Debe mencionarse, igualmente, el levantamiento del río Huallaga de Fray Manuel Sobreviela, Rector del Convento de Ocopa, y que recoge el *Mercurio Peruano*<sup>4</sup>.

En fin, es preciso citar el nombre de Eduardo Carrasco, Capitán de Navío de nuestra Armada, cosmógrafo y autor de las siempre utilísimas *Guías del Perú* y de quien se trata en esta obra.

El Padre Vargas Ugarte en su análisis de los fondos peruanos en el Museo Británico considera el testimonio cartográfico que existe en dicho repositorio; igualmente, Mendiburu, alude al *Plano del Perú de Francisco Carrascon y a los levantamientos topográficos ordenados por la legislación de Intendentes*<sup>5</sup>.

Raúl Porras Barrenechea en sus *Fuentes Históricas Peruanas* presenta un valioso estudio de lo que puede entenderse como una historia de la cartografía peruana, precisa las características de los mapas del siglo XVIII y del lapso de la Emancipación y analiza los aportes de los viajeros, de las expediciones científicas, de los misioneros. Igualmente, atiende a la significación de estos testimonios para la historia de los conflictos limítrofes.

Merece una especial precisión la referencia de Raúl Porras a las contribuciones cartográficas del conocido Basilio Hall, que elogia Raimondi. Igual la mención a los planos de los puertos de Quilca, Mollendo, Ilo y Arica preparados por M. de Lartigue, oficial de la fragata francesa *Clorinde*<sup>6</sup>.

Si bien se apartan de nuestro trabajo por la naturaleza del tema, las consideraciones de Humboldt sobre nuestra realidad física no pueden dejar de señalarse. Es el caso de la carta de la costa del Perú que considera la ruta que sigue entre Callao y Guayaquil en la *Castor*, en diciembre de 1802, y que prepara en 1839 Enrique Berghaus y dedica a Humboldt.

Como lo consignan Estuardo Nuñez y Georg Petersen G. en su utilísima selección *El Perú en la obra de Alejandro de Humboldt*, el sabio alemán reduce con modestia su verificación de "la corriente fría" en el Pacífico<sup>7</sup>.

Ella Dunbar Temple, en su valiosa investigación sobre la acción patriótica del pueblo en tiempo de la Independencia, incorpora un interesante mapa de parte del litoral peruano con referencias a itinerarios y movimientos de tropa; es en verdad

# MERCURIO PERUANO

DEL DIA 22. DE SEPTIEMBRE DE 1791.

PEREGRINACION POR LOS RIOS *MARAÑON* Y *UCAYALI* á los Pueblos de *Manoa*, hecha por el Padre Predicador Apostólico, Fray Narciso Girbal y Barceló en el año pasado de 1790.

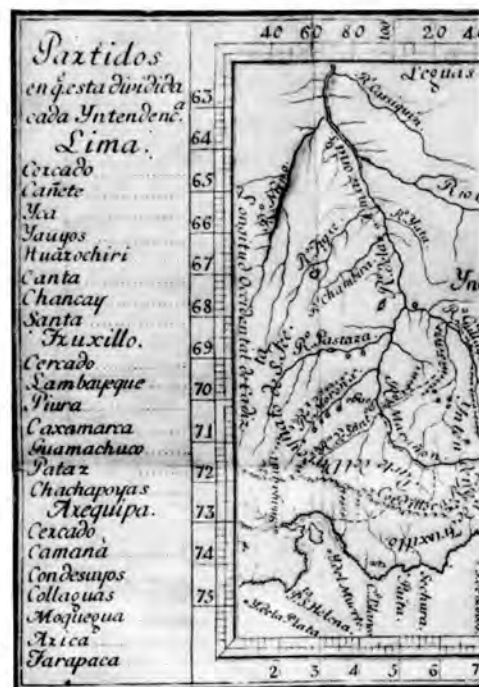
Volvemos á ilustrar las fértiles llanadas del Sacramento, publicando la peregrinacion que por el *Marañon* y *Ucayali* executó hasta los Pueblos de *Manoa*, el Padre Fray Narciso Girbal Cura de *Cumbasa*. Siendo ella una continuacion de la del Padre Sobreviela, contenida en los *Mercurios* 51, 59, 60, y 61, adoptaremos el mismo método, dando principio por una descripcion compendiosa del segundo rio. Pasamos en silencio al primero, atendiendo a que nada podemos adelantar sobre los excelentes viages y cartas hidrográficas, en que lo han delineado Autores dignos del mayor aprecio (1)

La historia del famoso *Ucayali* se halla manchada con mil errores, originados asi por el escaso conocimiento de los países que riega, como por las parcialidades é intereses de los Misioneros que los han frecuentado. Reputado desde los tiempos de la Conquista del Perú. por el tronco verdadero del *Marañon*, y siendo acreedor á tal derecho por la opulencia de sus aguas, por el número y caudal de los rios que le tributan, y por la distancia de sus fuentes, fue despojado de este título consagrándosele el nombre que hoy tiene. Las mismas causas han producido la duda de no saberse qual es la principal entre sus raices, disputándose se-

Q 4

me-

(1) P. Manuel Rodriguez: Samuel Fritz: s. Condamine: Ulloa &c.



De Hipólito Unanue. Guía Política, Eclesiástica y Militar del Virreynato del Perú, para el año de 1796.





un croquis de trabajo —ésta su calidad singular— que ofrece Canterac<sup>8</sup>.

Asimismo es interesante y muy útil el trabajo de Carlos Ortiz de Zevallos sobre la Catalogación de la Mapoteca del Ministerio de Relaciones Exteriores<sup>9</sup>.

El Capitán de Navío Julio J. Elías en la recopilación de documentos para el estudio de la Marina, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, incorpora el Registro Cartográfico que prepara Pedro Torres Lanzas en 1906 con materiales existentes en el Archivo General de Indias en Sevilla.

Igualmente, transcribe el *Breve Catálogo de Mapas del Perú y América existentes en algunas bibliotecas de Madrid*, preparado por Lucila Valderrama y publicado inicialmente en el Boletín de la Biblioteca Nacional<sup>10</sup>

La mapoteca del Museo Naval de Madrid registra cartografía muy significativa. Algunas de sus unidades se reproducen en esta obra.

\*

Debo expresar mi agradecimiento a la "Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú" por la confianza que me ha concedido, y a las personas que de un modo u otro han colaborado conmigo en la realización del proyecto. Gracias al Capitán de Navío (r) Julio J. Elías, lejos de nosotros, y quien permitió con generosidad la consulta de los fondos del Archivo Naval, que él organizó; a Félix Denegri Luna y a Carlos Deustua Pimentel, por la amistosa y constante compañía en estos afanes; a Juan Miguel Bákula, quien autorizó la reproducción de interesantes testimonios iconográficos; a Jorge Young Bazo, que permitió la consulta e inclusión de papeles y miniatura de su bisabuelo, el Capitán de Fragata Jorge Young; a Javier Ortiz de Zevallos, quien ofreció textos valiosos; a Luis Valencia Abadia, Secretario de la Academia Chilena de la Historia, que aportó interesantes referencias; asimismo, a don Rafael Loredo, quien en el último lapso de su vida me ofreció útiles aportes; al Capitán de Corbeta (r) José Carlos Cossio Zamalloa, por su colaboración en el Archivo Naval; a Alfonso Pérez Bonany, quien trabajó con minuciosidad en la investigación de diversas fuentes, y a Jorge Rosales Aguirre, quien participó, igualmente, en la labor de investigación, organizó y coordinó el complejo tema de la navegación y de las rutas; asimismo, a Margarita Guerra Martiniere, a Gabriela Schwöerbel, a Celia Wu de Brading, a Jorge Bernales Ballesteros, a Percy Cayo Córdova, quienes me han ofrecido en diversos casos valiosos documentos; del mismo modo, a la señorita Graciela Sánchez Cerro y al señor Alberto Rosas Siles, Jefe del Departamento de Investigación de la Biblioteca Nacional y de la Sección Histórica del Archivo General de la

## INTRODUCCION

Nación, respectivamente, y al personal del Archivo de Guerra y Marina, que se conserva en el Centro de Estudios Históricos Militares, por las facilidades concedidas; gracias a Cecilia Beunza de Braschi y a Renée Espinosa Bassino, quienes prepararon la última versión de los originales, verificaron con esmero la exactitud de las citas, y confrontaron testimonios, con verdadera responsabilidad y auténtica vocación por los estudios históricos.

\*

De acuerdo con las normas de este estudio las notas aparecen al final de cada capítulo.

Los índices onomástico y toponímico correspondientes a la integridad de la "Historia Marítima del Perú" se consignarán en un tomo con dicha exclusiva finalidad.

### EL LITORAL

En la configuración del territorio peruano que ha creado la Historia y que llega a la Independencia están presentes el mar, las bahías y los puertos, la pesca, las embarcaciones y las faenas marineras en los pueblos pequeños y en los grandes puertos de nuestra costa.

El dilatado litoral peruano no sólo ofrece un vasto panorama para el comercio, sino de la misma manera, propone a la seguridad militar y naval un conjunto de angustiosos riesgos y de interrogaciones.

Múltiples son las fuentes para presentar el "retrato" del Perú en los días famosos que ahora estudiamos. Está el *Mercurio Peruano* con sus imágenes de conjunto y con las descripciones concretas de Lequanda; están los viajeros desde Humboldt hasta Basilio Hall y Proctor; está, entre muchos más, el aporte de Hipólito Unanue al estudio de la realidad misma del Perú y a la mejor difusión de su auténtica faz.

En el mismo origen del *Mercurio Peruano* está patente el empeño por estudiar y expresar con verdad la respuesta a la pregunta que en esos años se formula con interés que no desmaya: ¿qué es el Perú, qué se entiende por Perú y cómo es su territorio? En "Idea General del Perú" háblase del carácter limitado de nuestra navegación; de la niebla "...que casi siempre cubre la Costa, y la oculta, al navegante..."<sup>1</sup>; en fin está presente la pesca, tarea natural de los hombres costeros.

A manera de ejemplo el *Mercurio Peruano* nos dice sobre Arica: en el puerto mismo el clima "...es poco sano, y propenso á tercianas y fiebres pútridas". Piénsase que las causas de los dichos males puedan estar en "...la mucha piedra suelta de todos

Arrieta, Escribano de Cámara mas antiguo del Consejo, que originales quedan en la Secretaría del Vicariato General de los Reales Ejércitos y Armadas de mi cargo. Madrid cinco de Julio de mil setecientos noventa. = Don Joaquin Garcia Orovia.

*Es copia del exemplar remitido al Consejo con Real Orden de quince de Septiembre próximo pasado. Madrid treinta de Enero de mil setecientos noventa y uno.*

## IDEAS INSTRUCTIVAS SOBRE LA NAVEGACION Y PILOTAGE.

**A**unque es constante que la invencion del punto fijo ha corrido hasta ahora, y correrá en adelante, la misma suerte que la de la quadratura del círculo, y la de la piedra filosofal, no se debe desmayar en un trabajo conexo con casi todos los ramos que se dirigen á la felicidad del hombre viviente. El Comercio marítimo, la prosperidad del estado, el buen éxito de una expedicion, á quien un instante de demora le es sumamente perjudicial: la comunicacion de una noticia, ó de una orden, cuya brevedad afianza tal vez la seguridad de una plaza, o de un Reyno, para que no sea sorprendido de un enemigo astuto que sabiendo aprovecharse de la situacion y la distancia invade con celeridad, y triunfa: la salud corporal y tal vez la espiritual de tantos hombres como se sacrifican á una inconstante y dilatada navegacion, son objetos dignos del mayor esmero e incubacion. No deben, pues, los Señores Pilotos y Oficiales de Marina dexar de aplicar todos sus talentos á la invencion de este punto. Es imposible el encontrarlo, es verdad; pero no es imposible el aproximarse á el: y esto es lo que deseamos quando persuadimos á un incesante trabajo en esta materia. Bien es que no todos tienen aquellos principios necesarios para nuevos inventos: pero no juzgamos que haya Piloto que carezca de las nociones, que dicen relacion con todos aquellos métodos que prescriben los astrónomos para hallar la longitud en la mar. Semejante Piloto debería ser privado enteramente de navegar; como que sería aun mas perjudicial al estado y á la Religion, que un mal médico, un mal confesor, y un mal aboga-  
gato

Mercurio Peruano, del 3 de setiembre de 1791,  
Nº 71, Fol. 21.

## INTRODUCCION

*tamaños de que abunda el desembarcadero se acopia mucho sargazo, que corrompido con el calor del sol que hiere sobre él con viveza, en los tiempos de baxa mar arroja unos vapores dañosos é irresistibles...*", y en el comercio de guano con pique, el cual es difundido por acción del viento Sur<sup>12</sup>.

Luego del Callao, los puertos más importantes del Virreinato son hacia el Norte Paita y Guayaquil y hacia el Sur Pisco, Quilca, Ilo, Arica e Iquique. Hay puertos de diversos caracteres. Unos que presentan la salida de la Sierra en un movimiento cercano, el caso de Chala; otros, vinculados con el gran comercio serrano y con largas vías de comunicación, es el caso de Arica; otros, en fin, valiosos por su nexa con las grandes rutas del Norte, es el caso de Paita.

Lequanda, en sus bellas descripciones que nos deja en el *Mercurio Peruano*, presenta diversas apreciaciones sobre puertos del Perú. Al referirse al litoral de Trujillo manifiesta:

*"Los puertos que tiene su costa á mas de algunas otras caletas y surgideros, son tres, pero nada seguros, y por tanto poco freqüentados: el de Malabrigo en 7 grados y 37 minutos. El de Huanchaco inmediato á la Ciudad con una tasca ó barra peligrosa en 8 grados, y el de Guañape en 8 y 30 minutos; abundan en pescado con el que auxilian á la Ciudad, y hacen algun Comercio del que salan para los paises interiores"*<sup>13</sup>.

Sobre la costa de Piura dice el mismo Lequanda:

*"Tiene su costa tres Puertos. entre los quales el mas famoso y freqüentado es el de Payta, á las catorce leguas de Piura, y en los cinco grados cinco minutos al Sur. El Vice-Almirante Ingles Jorge Anson, entró en él, é invadió su población en ventiquatro de Noviembre de mil setecientos quarenta y uno; pero con tal desgracia, que no hallando mayor pábulo á su codicia en la miseria de sus colonos, se vengó con quemarla, y hacerse pronto á la vela, receloso de que las milicias que venían de lo interior del Pais, le acometiesen.*

*El segundo es una caleta harto peligrosa, conocida por el nombre de Sechura, adonde solo surcan algunas Barquillas dedicadas á la pezca del pez que llaman Tollo.*

*Es el tercero el de Tumbes en los 3 grados 33 minutos de latitud austral. En este Puerto que es un estero, fué adonde se desembarcó... Pizarro..."*<sup>14</sup>.

Sobre el litoral de Lambayeque a Saña, afirma Lequanda:

*"Tiene su costa dos puertos, el úno á dos leguas del Pueblo de San Pedro, conocido por Pacasmayo en los 7 grados 19 min. Este es aunque peligroso, algo freqüentado de presente, por quanto pasan a embarcar en él los tabacos que dirige la Factoria para el Reyno de Chile. El ótro llamado*

*Cherrepe que se halla en 7 gr. 8 min. al que solo arriban en caso de necesidad, por lo riesgoso de su costa y mal fondeadero*"<sup>15</sup>.

De Arica, es simpática la siguiente descripción:

*"Toda la jurisdicción costanera que incluye, comprende varios Puertos conocidos baxo de los títulos siguientes: Arica, Iquique, Pacocha, Ilo, Yerba-buena, Maestro Lorenzo, Victor, Camarones, Pizagua, y Loa; y quatro caletas nombradas, Laquiaca, Sama, Meca y Tancopa: de las cuales son comerciables y freqüentados los tres primeros; porque los demas solo tienen lugar en la noticia y señalamiento de su historia territorial.*

*En diferentes tiempos las naciones enemigas penetrando los mares del Sur con el intento de saquear sus Puertos, resolvieron insultar á Arica, y en todos han sido el juguete de su valeroso vecindaria; dexando los Corsarios con la fuga que han abrazado impresa la memoria de la tenaz resistencia que han hecho aquellos habitantes á sus tentativas*"<sup>16</sup>.

Hay algunas otras referencias generales en testimonios de la época. Aparte de la importancia indicada del Callao, Paita, Pisco y Arica, aparecen frecuentes, Chancay, Huacho, Huanchaco, Pacasmayo. Vinculados directamente con los cruceros de Cochrane están Supe, Huarmey, Huacho y Chancay. Más tarde, definidos como puertos menores aparecen Paita, Huacho, Pisco, Nazca, Cañete, Pacasmayo y Huanchaco<sup>17</sup>.

Torrente, en su conocida historia de la guerra de la Independencia que tiene indudable valor para el análisis de los temas vinculados con lo castrense, refiriéndose al puerto de Valdivia, que:

*"Si bien aquella fortaleza puede considerarse como la llave del mar pacífico, ha necesitado siempre de los situados de Lima para sostenerse: la alegría pues de las tropas... se acibaró por la falta de recursos, de que tanto necesitaba*"<sup>18</sup>.

Es interesante esta nota para observar cómo es muy amplio el señorío del Virreinato peruano, con indudables efectos psicológicos y en el planteamiento más general.

Con el Norte la vinculación más frecuente es con Guayaquil y Panamá, famoso aquél por sus astilleros y por la interesante exportación que sale de sus rías.

En cuanto al Sur, son Valparaíso, Concepción y Coquimbo los puertos de más frecuente movimiento marítimo.

Los viajeros, las memorias de la época, testimonios técnicos posteriores, distinguen a los puertos por la tranquilidad de las aguas, por la facilidad del desembarco o por los riesgos inherentes a la operación marítima. También puede establecerse

## INTRODUCCION

alguna diferencia en relación con el clima de cada puerto y con los beneficios y riesgos que para la salud pueden desprenderse.

Miller, en sus valiosísimas memorias, deja una muestra interesante:

*"El penoso y arduo servicio en que estuvo empleado el general Miller en las costas malsanas del Perú, le atrajeron nuevamente otro serio ataque de calenturas intermitentes. Su enfermedad se agravó por habersele abierto la herida antigua del muslo, la cual le producía un dolor vehemente y continuado, y á tal punto empeoró su situación, que tuvo por algún tiempo que ausentarse á países más fríos para recobrar su salud"*<sup>19</sup>.

Es válido rastrear la opinión sobre el clima nuestro, sobre humedad, nieblas, impresión del desierto, en hombres que como Miller vienen de panoramas muy distintos.

ACARI.— Sobre este puerto hay pocas referencias en los testimonios de la Emancipación y puede afirmarse que es de los puntos marítimos menos valiosos de la época. Pertenece a la Provincia y Corregimiento de Camaná. Alcedo expresa: *"Tiene un mediano Puerto... es muy bueno, cómodo y de excelente fondo, pero frecuentado solo de embarcaciones menores"*<sup>20</sup>.

ANCON.— Según Alcedo es un pueblo de la Provincia y Corregimiento de Chancay, situado en la costa y muy cerca de una punta que lleva su mismo nombre<sup>21</sup>.

Por su cercanía al Callao y a Lima tiene, durante el tiempo que nos ocupa, una significación valiosa tanto en la estrategia en los días de San Martín, cuanto en las anteriores expediciones de Cochrane.

En la famosa misión de José García y José Fernández Paredes, los espías Casio y Mario, está presente Ancón, lo mismo, más tarde, en la correspondencia de San Martín. El Jefe de la Expedición Libertadora, desde el Callao, el 16 de junio de 1821, le dice a Las Heras: *"Sin perdonar medio ni gasto alguno..."* tiene que prepararse *"...un muelle en Ancón"*<sup>22</sup>.

En los documentos del archivo de San Martín se registran asimismo diversos datos sobre Ancón: está José C. Ferreyra como Administrador de la Aduana y Juan Farrines, Oficial Mayor. Por necesidades de la marcha de la guerra, el 10 de noviembre de 1824, se promulga el siguiente texto:

*"I.— Queda habilitado por ahora como puerto mayor el de Ancon.*

*II.— La administracion y resguardo, convenientes á la seguridad de los intereses públicos, residirán necesariamente en dicho puerto"*<sup>23</sup>.

El 14 de diciembre de 1824, por un decreto de Bolívar, queda cerrado el puerto de Ancón desde el 20 de dicho mes y entra en ejercicio el de Chorrillos<sup>24</sup>; *"...trasladandose á él el resguardo,*

y las demas oficinas que consulten los intereses de los buques que importaren ó exportaren”<sup>25</sup>.

No es necesario reiterar aquí la importancia de Ancón en los tristes y significativos incidentes entre Cochrane y la autoridad del Protectorado.

ARICA.— El caso de este puerto es muy notorio. Vale no sólo por su bahía y sus posibilidades defensivas con el Morro, no sólo por su ubicación geográfica hacia el Sur que lo conecta con importantes regiones, no sólo por su vínculo valiosísimo con el Alto Perú, es durante la Independencia, teatro de acciones militares, y junto con Paita, Pisco y Callao uno de los puertos más importantes del Perú.

Alcedo lo define así:

*“...con un mediano Puerto muy frecuentado de embarcaciones... fué en lo antiguo Poblacion grande y famosa...”*<sup>26</sup>.

Del mismo modo, dicho autor nos dice:

*“Un monte llamado el Morro de Arica... Una Rada ó Puerto, ya nombrado... es de poca seguridad y nada cómodo; pero sin embargo muy frecuentado por su situación...”*<sup>27</sup>.

En el *Mercurio Peruano* se menciona Arica como puerto habilitado por donde ingresan los productos de Europa<sup>28</sup>.

Hay dos testimonios de 1793 que se refieren a Arica, un *“Plan del Puerto de la Ciudad de Arica, lebandado al tiempo de su visita Provincial...”*. Y otro: *“Plano de la fortificación que se podría hacer en la cima del Cerro llamado el Moro, de la Ciudad de Arica”*<sup>29</sup>.

Una carta de Cochrane a San Martín, desde el navío *San Martín*, mayo de 1821, es reveladora del carácter del Almirante y de la importancia del puerto:

*“He retirado todos los cañones y pertrechos militares del fuerte de Arica, como igualmente todos los buques, botes y balzas é intimado á los habitantes de Arica que si no mudan de conducta, que echando el Morro dentro del puerto, quedará cerrado para siempre”*<sup>30</sup>.

Igualmente en una carta desde Arica con fecha 11 de mayo de 1821, del Almirante a San Martín: *“Este puerto es ahora el receptáculo de todo el comercio del Perú, de aquí se abastece el Potosí y todo el interior...”*<sup>31</sup>.

Rudecindo Alvarado, de Arica, el 28 de diciembre de 1822, manifiesta:

*“En consecuencia de las razones que V.S. expone y de que me instruye su nota de 27 del presente declarará V.S. única y esclusivamente habilitado este puerto para toda la exportación é importación de cualquiera clase de efectos”*<sup>32</sup>.

## INTRODUCCION

De acuerdo con los últimos acontecimientos el Congreso aprueba que se levante un obelisco en la playa de Arica con esta inscripción: "*La República Peruana al ejército del Sur*"<sup>33</sup>.

Ya se menciona el valor de Arica en las campañas intermedias, mas, otro texto de Santa Cruz reafirma el mismo pensamiento y dice que para poder abastecer el ejército expedicionario ordena la apertura del puerto de Arica en la medida que se hace necesaria la instalación de un resguardo de aduana provisional<sup>34</sup>.

El 22 de enero de 1825 el Libertador Bolívar declara a Arica puerto mayor:

"1.— *Se declara puerto mayor el de Arica.*

2.— *Se establecerá allí una resguardo, y demas oficinas conducentes á la seguridad de los intereses nacionales*"<sup>35</sup>.

Bolívar en carta a Gutiérrez de la Fuente, desde Potosí, el 27 de octubre de 1825, dice: "*Yo recomiendo a Ud. mucho el puerto de Arica, que, bien administrado, nos puede dar para atender a nuestros gastos*"<sup>36</sup>.

En los viajeros de la época aparece Arica, su ambiente, la población, las características del puerto, y diversas circunstancias que nos permiten configurar una imagen más clara de este famoso lugar peruano. Haigh, Hall, Andrews, en múltiples textos se refieren al puerto sureño.

"*Las casas eran de adobe, revocadas con barro y techadas con palmas; y su aspecto exterior era bastante ruin, lo que lamentamos más por estar tan lindamente ubicadas, generalmente a la sombra de algún árbol grande, y estrechamente rodeadas de bananeros, higueras y otros frutales del trópico, y guardadas por cercados de magnificas pitas, y nopales, y tunas. La suave corriente murmuraba en la arena deslizándose a los campos, que debían toda su fertilidad y belleza a la influencia del agua. Diez minutos de camino a cada lado del arroyuelo nos llevó al borde del desierto, condenado por falta de humedad a esterilidad perpetua...*"<sup>37</sup>.

"*...entramos lentamente en la bahía de Arica. La entrada no es desagradable y la ciudad, de lejos, tiene aspecto que de más cerca no responde: hay cuatro iglesias y unas seiscientas casas. Una tirita verde contornea la playa más de dos millas y es el único signo de vegetación; el país atrás tiene aspecto muy desolado y triste; todos los cerros son de arena e irregularmente desparramados como cuevas de topos, de color obscuro; hay un morro en el extremo SO. que es blanco y contrasta completamente con los alrededores. Con la calma fui a tierra en el bote. Aunque Arica sea el segundo puerto del Perú, la entrada es pobrísima; las casas son bajas, construídas de barro y cubiertas del mismo*



*material, de color obscuro sucio. Las puntas de los techos están frecuentemente ocupadas por gallinazos silenciosos, de modo que la imaginación se figura un gran cementerio, custodiado por estas aves de rapiña que se alimentan de carroña. Las aves acuáticas son pingüinos y petreles; miriadas de los últimos están constantemente aleteando cerca de la orilla. Al desembarcar vimos algunos infelices de aspecto miserable, agobiados por achaques; algunos indios mestizos del país; uno o dos soldados holgazanes asoleándose en la playa con la energía apenas suficiente para cumplir su consigna de formular las preguntas usuales. Entrando en las calles, la escena de ningún modo cambia; todos los que se encuentran parecen víctimas de alguna enfermedad y uno imagina caminar por un lugar donde la peste hace estragos. Había pocos ingleses en Arica y en este tiempo todos más o menos estaban en categoría de inválidos, por la fiebre aguda, enfermedad reinante en la costa del Perú”<sup>38</sup>.*

*“...es puerto de consumo muy limitado por ser reducida su población, pero entonces era desembarcadero de las mercaderías destinadas a Tacna, La Paz y más al interior, y ha progresado mucho en los últimos años... Sin embargo, Cobija se ha hecho puerto del Alto Perú, con mucho prejuicio de Arica”<sup>39</sup>.*

ATICO.— En 1822, Domingo Tristán menciona el “...gravoso gasto...” que ocasiona el desembarco de tropas en Atico<sup>40</sup>.

AZUNTA.— Surgidero al Norte de Islay, que aparece consignado en un croquis del litoral que incorpora Canterac a un informe, Cuartel General en Tupiza, 30 de noviembre de 1818<sup>41</sup>.

BARRANCA.— Hay una mención a este puerto en el estudio de Pablo Macera y Felipe Márquez:

*“Mucha azúcar se embarca por los Puertos de la Herradura y Barranca, para el Reyno de Chile y costa del Sur, a los puertos de Guayaquil y Panamá”<sup>42</sup>.*

BUJAMA.— De este puerto del Sur, inmediato a Lima, hay sólo muy breves referencias. Alcedo no lo registra, y en la correspondencia de Monteagudo aparece que de Bujama salen víveres para el ejército.

En el archivo del Ministerio de Guerra y Marina se consignan algunas noticias<sup>43</sup>.

CALLAO.— Alcedo dice: “Ciudad y Puerto de la Mar del Sur, muy frecuentado y de mucho comercio con las demas Provincias de América y de Europa...”<sup>44</sup>.

Importa mencionar a manera de síntesis lo que el Callao es y lo que vale para el tiempo de la Emancipación. Hay aquí múltiples matices. Es la obligada salida de la capital del Virreinato,

## INTRODUCCION

el lugar de peligro por el ingreso de material subversivo o de extranjeros dudosos, es el asiento de la fortaleza del Real Felipe, es el objetivo de los proyectos separatistas del extremo Sur de Hispanoamérica. La estrategia que piensa en Lima como perfeccionamiento de la obra emancipadora, está necesariamente, de manera indisoluble, entretrejida con el Callao y su valor como entrada principal al Virreinato de Lima. Así Hall nos dice al respecto:

*"El puerto interior está guardado por un extenso sistema de baterías admirablemente construidas, y que llevan el nombre genérico de Castillo del Callao"*<sup>45</sup>.

Proctor, igualmente, refiere:

*"Los fuertes tienen aspecto imponente al aproximarse, conservándose en buen estado, y armados con numerosos cañones; pero la ciudad misma es de apariencia misérrima"*<sup>46</sup>.

Haigh, del mismo modo, deja su impresión sobre el Callao:

*"La entrada es hermosa, las célebres baterías que la defienden con trescientos cañones danle aspecto muy formidable, dispuesta en hemiciclo con dos torreones en cada extremo, y el castillo de San Felipe en el centro"*<sup>47</sup>.

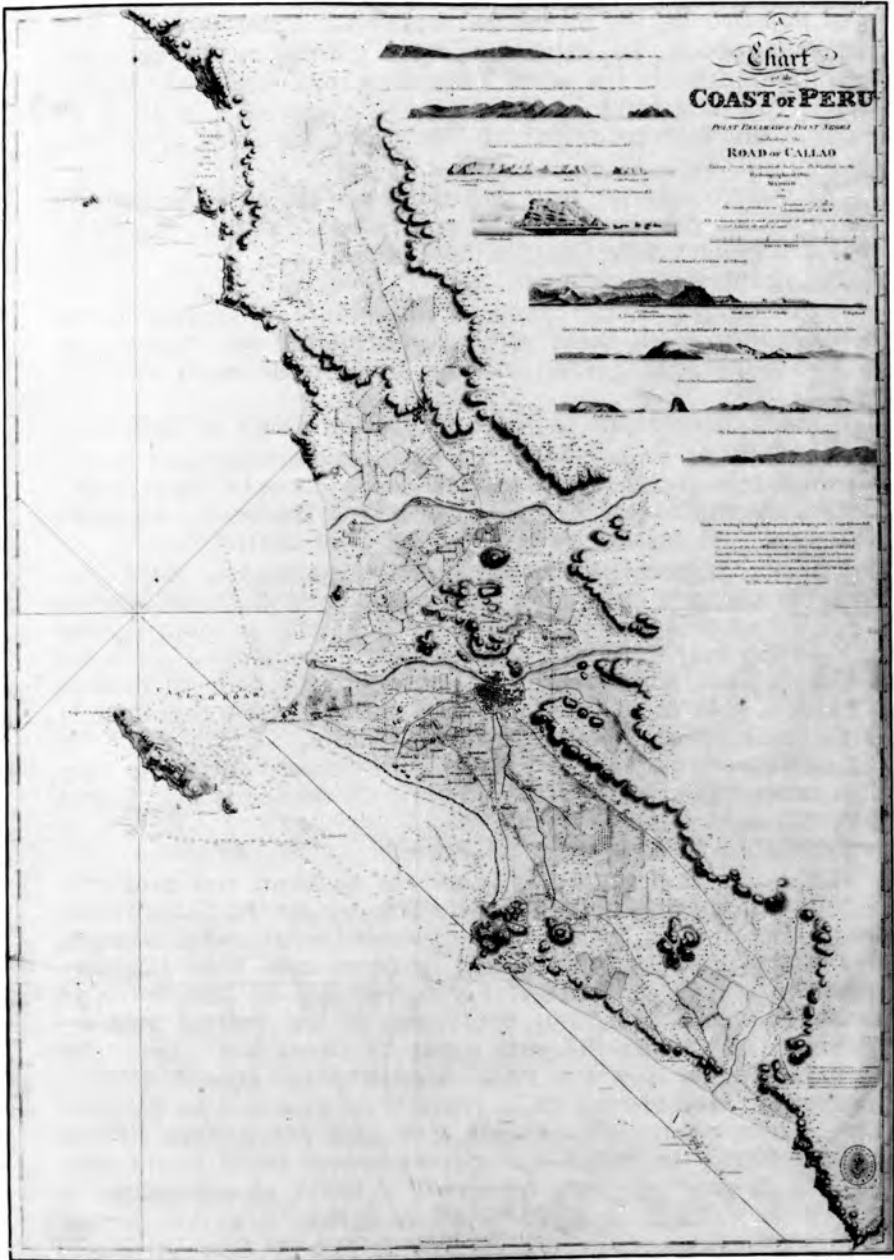
Otro mérito importante y conocido sobremanera, pero que es necesario siempre enaltecer, es el valor económico del Callao como centro de una marina mercante poderosa y como núcleo de un tránsito marítimo de cuantiosa significación.

Es el caso mencionar el famoso terremoto del 1 de diciembre de 1806 que a más de la fuerza misma del fenómeno ocasiona la salida del mar en el Callao y lugares vecinos.

El 25 de febrero de 1822 se registra un decreto sobre las operaciones portuarias en el Callao y sobre los derechos que pagan los buques que llegan a la rada<sup>48</sup>.

Es interesante la referencia de Porter:

*"La ciudad del Callao es el puerto de Lima, del cual ésta última ciudad dista alrededor de tres leguas. El Callao tiene una rada abierta; pero como el viento aquí siempre sopla del sur y nunca con violencia, y como está bien resguardado por cerros prominentes y por la isla de San Lorenzo, es considerado este lugar como uno de los puertos más seguros para veleros. En este lugar se encuentran todos los centros comerciales del Perú; es aparentemente bien protegido por las baterías en la costa, y se dice que se encuentra bien resguardado además, por una formidable flotilla de cañoneros. La calma que parece reinar en la bahía conduce a pensar que esta forma de defensa es apropiada; y si éste es el caso, debe ser muy peligroso para los barcos enemigos aventurarse más allá de la isla de San Lorenzo."*



A chart of the Coast of Perú from Point Pasamayo to Point Negra including the Road of Callao. Taken from the Spanish Surveys Published in the Hydrographical Office, Madrid in 1811. Biblioteca Nacional, Lima.

Mientras estuvimos aquí, observé que el mar estaba lleno de pequeñas manchas rojas y supuse al principio que habían matado a un cerdo a bordo y que aquello era sangre que estaba flotando alrededor; pero una observación más detenida me hizo ver que las manchas tenían un rápido movimiento, y al coger el contenido de ellas en un balde, descubrimos que se trataba de cangrejos tiernos, de diferentes tamaños, generalmente de una pulgada de largo a un décimo de pulgada. El océano parecía lleno de ellos y la inmensa cantidad de pájaros que se mantenían alrededor de esta mancha, me indujo a creer que eran diariamente devorados gran cantidad de esos cangrejos. Ellos no parecían estar gobernados por ninguna ley general; cada uno seguía su propio curso y se movilizaban por sí mismos; no habían dos en la misma dirección; y es probable que tan pronto como salieran del huevo, cada uno empezara a buscar su propia subsistencia. Dos de ellos fueron metidos en una botella de agua de mar, poniéndoles algunas migas de pan y así crecieron y se comieron entre ellos vorazmente.<sup>49</sup>

CAMARONES.— “Otro Puerto de la Costa de la mar del Sur, en la Provincia y Corregimiento de Arica...”. Del mismo modo, está presente en un trabajo sobre Arica<sup>50</sup>.

CAÑETE.— Alcedo nos dice de este puerto, “frecuentado de embarcaciones pequeñas, que es pequeño y poco seguro”. En el diario del Virrey Pezuela aparece alguna escasa referencia a Cañete<sup>51</sup>.

En una comunicación dirigida al Ministro de Guerra y Marina, del 19 de marzo de 1823, hay mención al puerto de Cerro Azul, de donde salen con rumbo al Callao la fragata Xeresana y el bergantín Mercedes, con tropas embarcadas<sup>52</sup>.

CASMA.— Alcedo lo menciona como un “Pueblo de la Provincia y Corregimiento de Santa en el Perú, situado en la Costa de la mar del S., con un mediano Puerto...”<sup>53</sup>.

CHALA.— “Un Puerto pequeño y solo frecuentado de pescadores...”<sup>53</sup>.

Miller en sus memorias ofrece unos datos simpáticos sobre Chala:

“...está á treinta leguas al Norte de Atico; al enviar el cura su descripción olvidó señalar algunas lajas que hay en él, y como la noche era tan obscura, el bergantín no pudo percibir las, y ancló tan cerca de ellas que estuvo en gran peligro hasta el día, que pudieron verlas y se mudó el transporte á otro paraje seguro”<sup>55</sup>

Prosigue: “El coronel Miller con un oficial y dos ó tres soldados desembarcó entonces y halló en la costa al patriota y digno párroco del pueblo”<sup>56</sup>.

## INTRODUCCION

Parece que el movimiento de buques en Chala es muy pequeño durante el tiempo de la Independencia. Esto lo confirma Miller, cuando manifiesta que el 19 de enero de 1823 entra el bergantín *Protector*, primer buque que ancla desde tiempo inmemorial en ese puerto<sup>57</sup>.

CHANCAY.— *“Tiene un mediano Puerto frecuentado de las embarcaciones de comercio”*<sup>58</sup>. En 1823 se sigue un expediente para determinar la habilitación del puerto de Chancay<sup>59</sup>.

Julián Mellet en su recorrido por nuestro país nos deja importantes descripciones, como la que presenta de Chancay:

*“Partí por tierra de Lima a Guayaquil, y no encontré nada notable hasta Chancay.*

*Esta aldea situada a 22 leguas de Lima, goza de muy agradable temperatura; los habitantes son de carácter muy dócil; la mayor parte tributarios y el tercio de mestizos y blancos. Las mujeres son encantadoras y bien vestidas y prefieren el trato de los europeos a todo otro.*

*Este lugar es muy fértil en raíces de batata, camote, mandioca, plátanos, pistachos, etc.*

*El agapié, árbol así nombrado por los naturales del país es muy común en esas cercanías; se asemeja al álamo pero su hoja es más ancha y tiene más o menos la forma de la de parra. Su fruto, que no difiere del porte de la pera de San Juan es de color encantador; pero es dañina; hace hincharse al instante al que la come; los negros seducidos algunas veces por su dulzura son víctimas de su golosina y mueren en poco rato; los que duermen debajo de su follaje, al despertar se vuelven locos”*<sup>60</sup>.

CHERREPE.— Citado por Lequanda en su descripción geográfica de Saña<sup>61</sup>. Igualmente, Alcedo lo considera<sup>62</sup>.

CHILCA.—Es un pueblo de la Provincia y Corregimiento de Cañete, que cuenta con *“...un pequeño Puerto, pero cómodo y seguro”*. Dice Alcedo que Chilca *“...produce mucho salitre, que llevan sus naturales á vender á Lima para las fábricas de pólvora, por cuya razon la mayor parte son arrieros...”* y que *“...en su inmediacion se ven algunos vestigios de fábricas magnificas de los Incas del Perú...”*<sup>63</sup>.

Por testimonios de la época aparece que Chilca ofrece entre los puertos inmediatos al Sur de Lima, seguridad y buena posibilidad de fondear.

CHINCHA.— Santo Domingo el Real de Chíncha, es un pueblo de la Provincia y Corregimiento de Cañete. Frente a él existe *“...una Isla...”* del mismo nombre, muy cerca del mar<sup>64</sup>, y que al igual que el pueblo costanero tiene alguna importancia dentro de la navegación de la época.

CHIRACE.— También llamado Guncachana, inmediato a Camaná, es una caleta que ofrece buenas posibilidades para el desembarco de tropas, según afirma Domingo Tristán en 1822<sup>65</sup>.

CHORRILLOS.— Por su ubicación inmediata al Callao y a Lima va a desempeñar una tarea muy interesante vinculada con las épocas de bloqueo del puerto principal, y el movimiento de buques en esa circunstancia es de verdad notorio.

El 14 de diciembre de 1824 Bolívar habilita a Chorrillos como puerto mayor. Y desde el 20 de diciembre "...queda cerrado el puerto de Ancón, y en ejercicio el de los Chorrillos..."<sup>66</sup>.

En proclama de la misma fecha, una hoja apaisada impresa por un lado, dice así:

*"Simon Bolivar Libertador Presidente de la Republica de Colombia y Encargado del Poder Dictatorial de la del Peru. Considerando la necesidad de mantener un puerto á las inmediaciones de esta Capital, mientras se franquea el del Callao. He venido en decretar y decreto lo siguiente. 1...Se habilita por ahora como mayor el puerto de los Chorrillos"*<sup>67</sup>

El 29 de diciembre de 1824, J. Félix Castro agradece a los marineros ingleses del buque *Cambridge* la ayuda que prestan para la construcción de un muelle en el puerto de Chorrillos. Como gratificación se remiten 300 pesos que merecen el agradecimiento del Capitán del citado buque inglés<sup>68</sup>.

A más del heroico y conocido comportamiento de Olaya, hay también testimonios interesantes de heroísmo de gente anónima y que demuestra su fervor en la lucha por la patria. Es el caso del "*anciano de este pueblo Pedro Cabañas*" que después de caer prisionero regresa a Chorrillos, luego de múltiples sufrimientos.

También se presenta el caso de reclutamiento de pescadores de este pueblo para el servicio en la Marina:

*"Oficio al Supremo Jefe Militar y Político, informando que los Capitanes de las dos compañías de pescadores del pueblo de Chorrillos se niegan a hacer servicio de mar, y reclama el servicio de estos pescadores en la marina"*<sup>69</sup>.

Basilio Hall, que tantos testimonios valiosos ofrece sobre los años de San Martín en el Perú, también entrega una interesante imagen de este puerto:

*"...Chorrillos, rada abierta frente a un pueblito situado a diez millas al sur de Lima. Este lugar, en tiempo de paz balneario preferido por la gente alegre de la capital, era ahora puesto avanzado del ejército"*<sup>70</sup>.

Proctor nos deja la siguiente impresión:

## INTRODUCCION

*"Chorrillos, pueblo de indios pescadores, seis millas al sur del Callao y ocho de Lima, se halla sobre una alta barranca arenosa formando una bahía chica..."<sup>71</sup>.*

GENTILA.— Caleta que consigna brevemente Pezuela el 23 de enero de 1818 al referirse al movimiento de buques y a una comunicación del Intendente de Arequipa<sup>72</sup>.

GUAMBACHO.— Acerca de este puerto Alcedo nos dice: *"Puerto de la mar del Sur en la Costa de la Provincia y Corregimiento de Santa en el Perú"*<sup>73</sup>.

Miller no sólo es fuente sugestiva para el conocimiento de la gran campaña final de la libertad o para el estudio de las marchas del ejército, hay también en sus memorias vivos y simpáticos, frescos relatos de la vida de este tiempo *"...en todo lo largo de aquella costa —Guambacho—, por la dificultad de hacer pasar flotando los barriles por medio de la fuerte resaca que hay siempre, y por cuya causa hacen uso con frecuencia de balsas"*<sup>74</sup>.

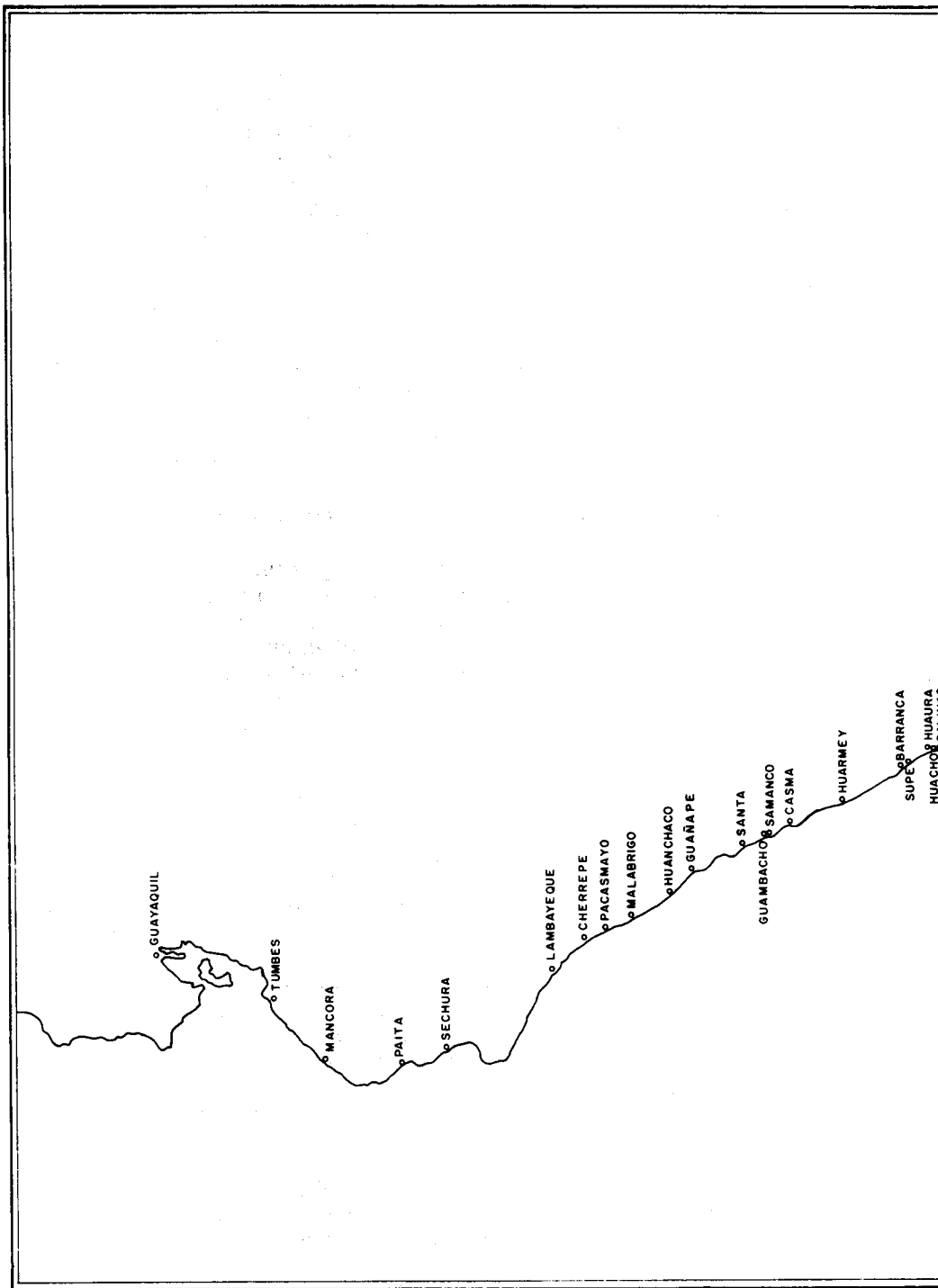
Y se refiere con detalle a las balsas como elemento integrante del puerto. Se

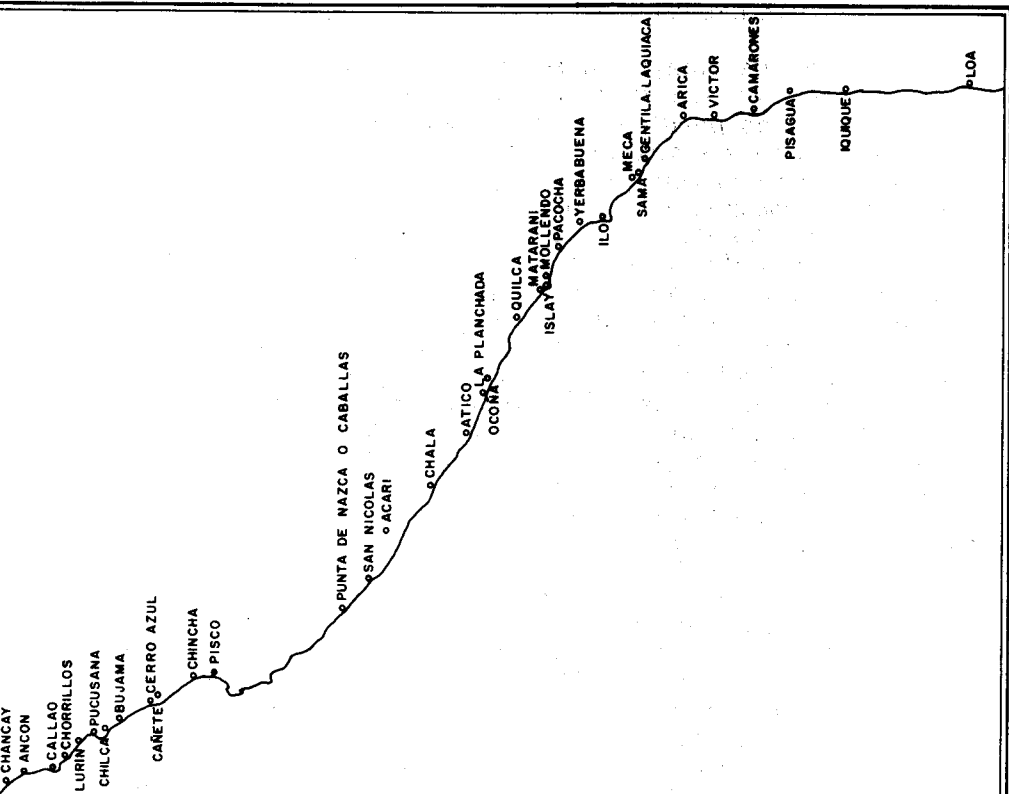
*"...construyen de diversos modos y tamaños: las mayores las forman de siete ó nueve troncos de árboles atados unos con otros: después cruzan tres ó cuatro maderos, y por último hacen un segundo piso del mismo número de troncos que el primero. Estas balsas —las mayores— corren hacia tierra, y en tiempos ordinarios no salta el agua encima de ellas, en forma que pueda causar perjuicio á los géneros ni mojar los pasajeros: en medio ponen un palo, con su vela y aparejo correspondiente. La clase de balsa más ordinaria se compone de un tablón colocado sobre maderos, que corre casi al través por el agua, y todas ellas son tan pesadas que necesitan de la marea y del viento para que puedan aprovecharse con utilidad. Cuando necesitan hacer uso de estas balsas á barlovento, las dividen en trozos que conducen por tierra adonde les acomoda, y á la baja marea los vuelven á unir. Así descargan comúnmente los buques mercantes en muchas partes de la costa, y en otras usan grandes haces de juncos atados y cubiertos por los dos extremos; los cuales emplean generalmente los pescadores, que se montan sobre ellos, y remando los llevan donde quieren"*<sup>75</sup>.

GUANAPE.— Puerto en la Provincia y Corregimiento de Trujillo; *"...poco frecuentado por su falta de seguridad y abrigo..."*<sup>76</sup>.

GUAYAQUIL.—El caso de Guayaquil es peculiar en el panorama de los puertos sujetos a la jurisdicción virreinal en los años de la Independencia. Es peculiar el caso por diversas circunstancias. En 1803 por razones de comunicaciones y de auxilios la







**Puertos, caletas, surgideros, citados en testimonios de la época de la Independencia.**

*Croquis preparado para este trabajo en el que sólo aparecen los puertos cuya ubicación geográfica se ha podido establecer hoy con exactitud.*

ciudad y puerto de Guayaquil se someten a la autoridad del Virreinato de Lima y se segregan de Santa Fe,

*"...pues éste no puede darle como aquél en los casos necesarios los precisos auxilios, siendo el de Lima, por la facilidad y brevedad con que puede ejecutarlo, quien le ha de enviar los socorros de tropas, dinero, pertrechos de armas y demás efectos de que carece aquel territorio, y por consiguiente se halla en el caso de vigilar mejor y con más motivo que en el de Santa Fe, la justa inversión de los caudales que remita y gastos que se hagan, á que se agrega que el Virrey de Lima puede según las ocurrencias servirse con oportunidad para la defensa del Perú, especialmente de su Capital, de las maderas y demás producciones de Guayaquil lo que no puede verificar el Virrey de Santa Fe"*<sup>77</sup>

No sólo la ubicación geográfica le concede a Guayaquil importancia señalada; su astillero y las ricas maderas de la región lo tipifican en el marco geográfico del tiempo. Alcedo recuerda entre las maderas *"...mas exquisitas y de mejor calidad..."* y *"...de mayor aprecio..."* al roble, guachapeli, cedro, bálsamo, laurel, moral, guayacán, zeibo, guarango, níspero, canelo<sup>78</sup>.

HUACHO.— Alcedo refiere:

*"Guacho (sic), Puerto de la mar del Sur en la Costa del Perú, entre la Isla de San Martin al N. y el Callao al Mediodía, es pequeño, y de poco fondo, donde solo entran embarcaciones chicas..."*<sup>79</sup>

Pertenece a la Provincia y Corregimiento de Chancay<sup>80</sup>. En los días de la Expedición Libertadora hay referencia de desembarco de tropas, con enfermos de escorbuto que llegan a Huacho en busca de alimento y de local oportuno.

Como se dice en anterior pasaje, los puertos del Norte cercanos a Lima están todos entretnejidos con los cruceros de Cochrane y con el espionaje de San Martín, preparatorios de la Expedición.

Proctor relata:

*"Cruzamos la hermosa bahía de Salinas donde estuvo la flota de San Martin, cuando su ejército se hallaba en esta región; y, doblando un promontorio escarpado entramos en una bahía chica, cerca de Huacho. Sentíame tan enfermo del viaje que resolví dejar la "Carmen" y seguir por tierra si era posible. En consecuencia, el 2 desembarqué con mi criado, dejando que el equipaje siguiese por mar. La marejada, aun dentro de la bahía, es tan fuerte, que hace desagradabilísimo y a veces inseguro desembarcar. El bote no puede aproximarse a la orilla por el poco fondo, pero los indios llevan los pasajeros a babuchas.*

*Desde el desembarcadero hay una milla de playa con césped, bañada por arroyitos que bajan escurriéndose del*

*cerro, aquí tan cerca del mar que deja solamente este estrecho escape. En el tope de esta altura está Huacho, uno de los lugares más ruines que vi en el país. En los suburbios vense chozas indias, de cañas entretrejidas, con techos planos de una estera especial sobre la que a veces desparraman un poco de barro. La mayor parte de los indios son pescadores, de raza robusta e intrépida, gordos, rollizos y de buena indole, aunque con facciones más bien tristes. Tienen sombreros manufacturados con una especie de junco, imitación Jipijapa, pero inferiores; éstos, así como las tabaqueras, se hacen principalmente por mujeres y niños que en cuclillas trabajan al frente de las casas. Los indios de ambos sexos usan larguísimo cabello negro echado atrás y hecho trenza colgando sobre la espalda. Ambos sexos andan vestidos con el toSCO picote azul del país, los hombres con chaquetas y grandes calzones amplios, abiertos en las rodillas, que llegan, sin embargo, casi hasta los tobillos. Las mujeres usan camisas de manga corta, de picote azul, abiertas en el pecho, y enaguas azules espesamente acolchadas, llenas, redondas, y tan largas que no se ven los pies. Hombres y mujeres se atan la cintura con faja retorcida de colores, que consideran grande adorno. La clase mejor de mujeres indias tienen una vestidura bajo la camisa tosca de lana hecha de hilo, con peto bellamente bordado, dejando siempre el cuello descubierto. Los niños, si no están completamente desnudos, usan camisitas azules”<sup>81</sup>.*

HUANCHACO.— Alcedo nos describe este puerto de la Provincia y Corregimiento de Trujillo:

*“...es pobre y corto, y sus naturales se mantienen de la pesca que van á vender á la Capital y otros lugares inmediatos, y de auxiliar las embarcaciones y dirigir las lanchas que van al Puerto, que aunque es abierto y poco defendido de los vientos, es muy freqüentado de embarcaciones que vienen de Lima y de Panamá, y sin el práctico conocimiento de sus naturales peligrarian á la entrada en una barra que hay de peñas y arena...”<sup>82</sup>.*

Por Real Orden de 17 de diciembre de 1796, el Rey de España concede a Huanchaco, en su calidad de puerto menor, conforme al Real Decreto de 28 de febrero de 1789, la gracia del libre comercio<sup>83</sup>. Teniendo en cuenta este privilegio de puerto menor, por Orden de 20 de marzo de 1801, Su Majestad establece que *“...deben ser libres los frutos y producciones de la Intendencia de Truxillo, quando se extraen por Huanchaco...”<sup>84</sup>.*

En el diario de Pezuela, en una nota correspondiente a febrero de 1818, se menciona el puerto de Huanchaco y la acción del

Teniente Manuel de Castro que con 21 hombres lo defiende del ataque de los corsarios<sup>85</sup>.

En 1822 aparece un informe donde se habla de la necesidad de una lancha para el buen servicio del puerto, y en 1823, en el mes de junio, se sigue un expediente sobre como debe efectuarse la carga y descarga de mercadería y sobre la Aduana misma<sup>86</sup>.

Mellet, el viajero citado dice:

*"Huanchaco está a dos leguas de Trujillo; por esta razón es el depósito de todas las mercaderías que se envían por mar a esta ciudad.*

*Está habitado por indios tributarios, de carácter humilde y dulce; pero que, sin embargo, pagan un tributo al gobierno por no permitir entre ellos negros, ni mulatos. Son extremadamente laboriosos; los hombres se ocupan continuamente en la pesca, y las mujeres en la fabricación de canastos y canastillos de junco marino, que trabajan de un modo superior.*

*Esas pobres gentes son por naturaleza sobrios y a pesar de su economía no pueden hacer grandes ahorros; todas sus entradas consisten en lo que ganan con sus brazos; en general, todos se alimentan miserablemente; no comen más que pescado y maíz cocido que les sirve de pan, y no beben sino chicha. A pesar de la frugalidad de este alimento pasan muy bien y son muy robustos.*

*Las costas están llenas de lobos marinos, que los habitantes matan a palos, cuando vienen a tierra, como ya lo he dicho en el capítulo XX.*

*Hay igualmente a la orilla del mar, muchas conchas bastante hermosas por la variedad de sus colores"*<sup>87</sup>.

Proctor, también, nos deja una interesante descripción:

*"...es poco mejor que una rada abierta; el pueblo mismo no es sino un villorrio indio, de chozas construidas con cuatro pedazos cuadrados de estera de junco o caña, cosidos a soportes delgados, y otra estera para techo plano. Las calles son tan angostas que dos caballos pasan con dificultad y el jinete domina con la vista el pueblo entero. Los únicos edificios que pueden llamarse casas son la aduana y otros dos o tres cerca de ella, con frente a la playa. Se alza una iglesia sólida en un cerro atrás del pueblo y se utiliza de marca por los barcos para encontrar fondeadero".*

Continúa luego:

*"El desembarco en Huanchaco es sumamente peligroso, debido a la rompiente, que como es usual, se interna en el mar. Los botes de los barcos rara vez o nunca intentan ir a tierra, tantas vidas se han perdido; pero se hacen seña-*

*les pidiendo la lancha del gobierno, gran chata pesada, que reman ocho indios expertos”.*

De la operación de embarque dice que en Huanchaco se sigue un método:

*“...tan extraordinario y tan hábilmente hecho, que quizás sea digno de breve descripción. La lancha siempre está amarrada a veinte yardas de la orilla, afuera de las rompientes, y los pasajeros son conducidos por indios; se sientan sobre un hombro y se agarran de su cabeza, con una pierna sobre el pecho y otra en la espalda; de esta manera los indios se ingenian para llevar las personas secas, aun cuando las olas lleguen al pecho de los portadores. Algunos indios se colocan a medio camino del cerro de la iglesia, y la lancha con los pasajeros permanece inmóvil hasta que el grupo del terreno alto hace la señal; cuando ven venir los rodillos, como dicen, del mar, están en silencio; pero inmediatamente que las olas se han retirado corto tiempo, prorrumpen en un silbido agudo, modulándolo exactamente de acuerdo con el tiempo que la lancha tendrá antes que las olas lleguen. El botero rema inmediatamente, con moderación o con fuerza, regulando la velocidad por el tono del silbido; con mucha frecuencia, después que han partido, se les previene con otra señal silbada que se estén quietos hasta volverles a avisar del mismo modo que avancen”<sup>88</sup>.*

HUARMEY.— Alcedo habla de “Guarmey”. Un:

*“...Pueblo grande de la Provincia y Corregimiento de Truxillo... situado en una dilatada y hermosa llanura que le da el nombre en la Costa de la mar del Sur, con un pequeño Puerto, pero muy frecuentado de embarcaciones...”<sup>89</sup>.*

Este puerto, como se sabe, junto con Supe y Barranca, como con Chancay y Huacho, tiene una notoria importancia en las actividades de Cochrane, preparatorias de la Expedición Libertadora.

HUAURA.— Villa de la Provincia y Corregimiento de Chancay *“...es solo una calle muy larga, á cuya salida tiene una puerta con un gran puente sobre el rio, y un torreón que defiende un reducto...”<sup>90</sup>. Continúa Alcedo diciendo que “...tiene un buen Puerto capaz y seguro, y las célebres salinas del Perú...”<sup>91</sup>.*

ILO.— Es *“...un puerto pequeño...”<sup>92</sup>*. En el diario de Pezuela, en una referencia al 5 de diciembre de 1818, aparecen ocurrencias castrenses.

Santa Cruz en la segunda Expedición a Intermedios menciona a Ilo como puerto de desembarco en las acciones sobre Moquegua<sup>93</sup>.

Es Basilio Hall quien presenta una versión interesante de la vida de Ilo:

*"Desembarcamos en una playa arenosa, resguardada del mar agitado por restinga rocosa donde la rompiente era de una violencia prodigiosa y cubría de espumas media bahía... Cinco minutos de camino, sin embargo, nos condujeron a un olivar en cuya sombra pisamos un rico pastizal; ...llegamos a un riachuelito, abovedado completamente por árboles, cuyas ramas, encontrándose sobre la corriente, se entrelazaban y confundían mediante innumerables lianas, y oprimidas con manto tan espeso de hojas y flores que no dejaban penetrar hasta el agua un solo rayo de sol. Una sendita nos llevó a una abertura de este toldo, donde un puente rústico formado por dos árboles atravesados, nos invitó a pasar, aunque no vimos casa, ni criatura viviente. Habíamos llegado con dificultad a la ribera opuesta, cuando cantó un gallo y nos encontramos en seguida junto a una cabaña completamente envuelta en el follaje exuberante que he descrito. Una linda anciana se presentó, y aunque sin duda, algo sorprendida al ver visitas tan inesperadas, nos dió la bienvenida con aquella especie de política intuitiva que caracteriza a la población entera de las costas sudamericanas"*<sup>94</sup>.

IQUIQUE.— En su diccionario Alcedo nos dice:

*"...tiene un buen Puerto pequeño, cómodo para embarcaciones menores, que hacen en él la pesca de tollo y congrio, que salan y llevan á vender á las demas Provincias"*<sup>95</sup>.

Santa Cruz en 1823 se refiere a Iquique al tratar movimientos de tropas<sup>96</sup>.

En 1826 se discute un informe sobre la posibilidad de la apertura de Iquique como puerto mayor *"...aunque no fuese más que por la posibilidad de despachar por allí el mineral que se explota en el Sur"*<sup>97</sup>.

ISLAY.— Una brevísima referencia:

*"El puerto de Islay, situado en la costa del departamento de Arequipa, ha sido habilitado de mayor en lugar de... Quilca, por las ventajas que presenta en su localidad, fondeadero, facilidad para darle agua, y menos distancia de aquella ciudad"*<sup>98</sup>.

Haigh lo menciona al referirse a Quilca<sup>99</sup>.

LAMBAYEQUE.— En marzo de 1823, el Soberano Congreso establece *"...que la caleta ó boca del rio de la ciudad de Lambayeque fuese comprendida entre los puertos menores de cabotaje..."*<sup>100</sup>. Y posteriormente, el 26 de setiembre de 1826, se le habilita como puerto menor, subsistiendo allí la aduana en calidad de tenencia de la de Bolívar, hoy Trujillo, con el resguardo que se designa<sup>101</sup>.

LAQUIACA.— Es *"...una caleta de la Costa del Perú en la Provincia y Corregimiento de Arica"*<sup>102</sup>.

## INTRODUCCION

LOA.— *“Puerto de la mar del Sur en la Provincia y Corregimiento de Arica del Reyno del Perú, es el término por donde confina con la de Atacama...”*. Figura, igualmente, en la descripción de Arica<sup>103</sup>.

LURIN.— Es un pueblo costero, a seis leguas de Lima, y perteneciente a la Provincia del Cercado; *“...es muy hermoso, fértil y agradable, sirve de recreo á las gentes...”* de la capital<sup>104</sup>. Aparece citado en la navegación de la época.

MAESTRO LORENZO.— Lo consigna la descripción de Arica y Arequipa<sup>105</sup>.

MALABRIGO.— Puerto de la Provincia y Corregimiento de Trujillo. Según Alcedo:

*“...es de mala calidad, pequeño y poco seguro, como denota su nombre, pues está expuesto á todos los vientos, y por eso frecuentado solo de las embarcaciones que se ven precisadas á entrar...”*<sup>106</sup>.

Agrega este autor que también es conocido como “Puerto Seco”<sup>107</sup>. Diferente opinión le merece este puerto a don Tomás Guillermo Carter, según se desprende del informe que eleva al Consejo de Gobierno el 28 de de setiembre de 1825.

Dice que se ha “constituido” en Malabrigo y realizado un escrupuloso examen por tierra y reconocimiento por mar, llegando a la conclusión de *“...que es el punto mas a proposito para la mayor comodidad del comercio, fomento de la agricultura, y salida de las producciones del pais...”*. Que en este puerto la pesca es abundante y que es impropriadamente llamado Malabrigo. que en él hay gran cantidad de leña y otras cosas necesarias *“...para los buques de todas las naciones, que actualmente estan comerciando en el Pacífico”*<sup>108</sup>.

En la “Gaceta del Gobierno” de 16 de octubre de 1825 se menciona un *“reconocimiento del puerto Malabrigo en el Departamento de la Libertad”*<sup>109</sup>.

MANCORA.— Alcedo la describe como una:

*“Playa grande del distrito de Tumbes en la Provincia y Corregimiento de Piura en el Perú: en ella tienen principio los valles en la Costa del mar Pacífico del Sur...”*<sup>110</sup>.

MATARANI.— En “El Peruano” de 23 de setiembre de 1826 encontramos una interesante comunicación del Director General de Minería al Ministro del Interior (sic). En ella le dice que ha podido observar que el puerto de Matarani

*“...es magnífico, y su fondeadero mejor. Miles de buques pueden entrar sin riesgo ninguno, y estar á cubierto de los vientos de Sur y Norte. El muelle que se piensa formar, ofrece ventajas por su solidez, comodidad, y porque su costo será de nueve a diez mil pesos. Además, este puerto no ofrece los inconvenientes que Quilca y Mollendo”*<sup>111</sup>.



MECA.— *“Caleta de la Costa de la mar del Sur en la Provincia y Corregimiento de Arica en el Perú”*<sup>112</sup>.

MOLLEND.— Merece un comentario del ya citado Basilio Hall: *“...anclamos en la rada abierta de Mollendo, pues no hay puertos en esta costa; circunstancia completamente indiferente, pues el viento es siempre tan suave que los barcos fondean y quedan expuestos con seguridad perfecta. Siendo el agua profunda, los buques están obligados a acercarse a la costa a menos de un cuarto de milla para poder fondear; y como no hay nada para quebrar el prodigioso mar de leva que del Pacífico se revuelve contra la costa rocallosa, se origina una rompiente de enorme magnitud que se estrella y ruge al pie de las barrancas...”*<sup>113</sup>.

NAZCA.— Alcedo lo considera como *“...uno de los que llaman Puertos Intermedios porque median entre...”* Perú y Chile; agrega,

*“...es muy fértil y abundante en vinos y azeytunas de que hace una gran cosecha y su principal comercio, por lo qual es muy frecuentado este Puerto de las embarcaciones que van á cargar los referidos frutos...”*<sup>114</sup>.

En 1790, un informe del Tribunal del Consulado de Lima, menciona a Nazca entre los puertos de la época<sup>115</sup>.

Posteriormente, aparece señalado en un croquis del litoral que incorpora Canterac a un informe, Cuartel General en Tupiza, 30 de noviembre de 1818<sup>116</sup>.

OCOÑA.— Alcedo lo nombra:

*“Pueblo de la Provincia y Corregimiento de Cumaná en el Perú, situado cerca del mar, con una Calera (sic) en que se coge mucho pescado”*<sup>117</sup>.

PACASMAYO.— En la Provincia y Corregimiento de Saña se encuentra este puerto, en la bahía que forma el río del mismo nombre al desembocar en el Pacífico<sup>118</sup>.

Al igual que Huanchaco, Pacasmayo es nombrado puerto menor en 1789. Varios años después, en 1796, por Real Orden el Rey de España le otorga el privilegio del libre comercio; y en marzo de 1801 establece que los frutos y producciones de la Intendencia de Trujillo, *“...deben ser libres...”* cuando se extraen por Pacasmayo<sup>119</sup>.

Posteriormente, en noviembre de 1821, es clausurado como puerto<sup>120</sup>.

PACOCHA.— Mencionado en la descripción de la Intendencia de Arequipa<sup>121</sup>. Asimismo, aparece en el Diccionario de Alcedo:

*“Puerto de la Costa de la mar del Sur en la Provincia y Corregimiento de Arica en el mismo Reyno”*<sup>122</sup>.

PAITA.— Según Alcedo es una:

## INTRODUCCION

*"Ciudad pequeña de la Provincia y Corregimiento de Piura en el Perú, situada en la Costa de la mar del Sur, con un buen Puerto muy frecuentado de embarcaciones del Reyno de Tierra-Firme, Acapulco, Sonsonate, etc. aunque en rigor no es mas que una Bahía se reputa por el mejor de aquella Costa, á causa de la seguridad de su anclage, y donde se desembarca para pasar por tierra á Lima y demas Provincias del Perú, y tocan para refrescar las embarcaciones que van en derechura al Callao, porque lo dilatado que suele ser este viage por los vientos contrarios, casi todo el año haria impracticable la navegacion sin esta escala para hacer aguada y nuevos viveres"*<sup>123</sup>

En efecto la navegación, con Paita, desde esos puntos citados y hacia ellos es frecuente, sirviendo este puerto peruano como escala o como extremo de los viajes. A esos puertos habría que agregar otros extranjeros, como Mazatlán, San Blas, Chocó, Realejo, California, y otros peruanos, como Callao, Huacho, Huanchaco, Pacasmayo, y Guayaquil.

La población en sí se encuentra:

*"...en un terreno arenisco que no produce yerva alguna, ni una sola gota de agua dulce, que la llevan del Pueblo de Colán, y aunque es blanquizca, y de mala vista, dicen que es muy sana porque corre por un bosque de zarzaparrilla, y viene impregnada de las virtudes de esta planta; la conduccion la hacen en balzas, que igualmente traen maiz, aves y demas frutos para las embarcaciones, pues allí solo hay algun ganado cabrio y mucho pescado, especialmente tollo que cogen con abundancia..."*<sup>124</sup>

En 1805, un expediente se refiere al puerto indefenso frente a corsarios y contrabandistas<sup>125</sup>. Más tarde, en época de Pezuela, se comenta la necesidad de fortificarlo y se subraya la importancia del puerto que pierde con Cochrane sus principales defensas.

Por Real Orden de 12 de enero de 1804, se concede a Paita el privilegio de puerto menor, con arreglo al Real Decreto de 28 de febrero de 1789<sup>126</sup>. Posteriormente, el 7 de junio de 1823 "se declara mayor, desde esta fecha, el puerto de Payta, concediéndose libre entrada en él á todo buque amigo ó neutral procedente de Europa, Asia, Africa y América"<sup>127</sup>. Dos días más tarde se transcribe la citada resolución del Congreso<sup>128</sup>.

De Juan y Ulloa hay una interesante consideración sobre Paita, lo mismo que del tantas veces citado Basilio Hall:

*"Hay siempre mucho calor en Payta, y, como no llueve, las casas son ligeramente construidas de una suerte de tejido de canasta que deja pasar el aire; los techos altos y de mo-*

*jinete, son de hojas; algunas casas son revocadas con barro, pero generalmente hablando, se las deja abiertas*"<sup>129</sup>.

David Porter, también, contribuye con su valiosa descripción:

*"Una brisa nos impulsó hacia Paita y nos permitió observar ese puerto. El clima estaba nublado y nos impidió por algún tiempo la vista total del litoral de Paita, y cuando pudimos observarlo por primera vez llegamos al convencimiento de que no estábamos equivocados al apreciar que había una montaña irregular hacia el sur en forma de silla de montar y que bajando hacia el norte era el punto de origen del puerto de Paita. Puestos en la costa descubrimos dos velas que salían y como nos aproximamos hacia ellas, nos desconcertamos sin saber qué hacer, pero al fin descubrimos que eran balsas o embarcaciones chatas dirigidas por el viento, teniendo cada una seis hombres encima. Yo había creído al comienzo que eran balsas de pescadores de Paita, pero me sorprendió que se hubieran aventurado a navegar a una distancia tan grande de tierra, y así como estábamos, cuando les hablamos, alrededor de siete leguas mar adentro, me indujo a visitarlos por su apariencia extraña. Siguiendo la marcha, me enteré, para mi sorpresa, que eran de Guayaquil, con cargas de cacao, destinadas a Huacho, un puerto cercano a Lima y que ya habían salido del puerto hacia treinta días. Estaban desprovistos de agua y no tenían otras provisiones a bordo que unos cuantos plátanos podridos. Nosotros, sin embargo, observamos un número de huesos y pedazos de peces esparcidos alrededor de las balsas, lo que nos llevó a pensar que estaban habilitadas para pescar en abundancia, y que los peces sin duda seguían a la embarcación para coger los animalitos y las hierbas que se mostraban entre las maderas. Nada podía exceder a la construcción miserable de estos barcos. Ocho maderas de 25 a 30 pies de longitud, con las cortezas casi salidas y tres pedazos atados con una especie de cordel de fibra vegetal para formar el piso; cada lado estaba formado por dos palos puestos uno sobre el otro, y la cubierta se componía de maderas rústicas cruzadas sobresaliendo de 4 a 6 pies hacia los lados y todos amarrados (aunque con mucha inseguridad). Hacia adelante y atrás habían unos pedazos de madera de tres a cuatro pies de longitud colocadas entre las maderas que formaban el piso, sirviendo de sustituto de una quilla. Un mástil se elevaba entre las maderas del piso y en vez de soportes, estaba asegurado con amarres de lado a lado, teniendo como seguridad adicional un puntal y un tirante, que podía ser desviado hacia el costado de barlovento para levantar la vela hecha de algodón. El aparejo principal consistía en unas cortezas amarradas*

## INTRODUCCION

*en forma de nudo, que servía como cable, y una piedra grande con un palo amarrado a ella de 18 pulgadas de largo más o menos, que en conjunto servía como un ancla. La embarción (sic) estaba timoneada por un remo; llevaba su carga sobre las maderas que forman la cubierta y tenía como sustituto de un fogón, una pequeña cantidad de tierra esparcida sobre las maderas que sobresalían a ambos lados. La tripulación parecía igualmente, en su apariencia, tan miserable como la máquina en que navegaban; y la noticia preocupó un poco a nuestras mentes cuando nos informaron que era muy común realizar con esas balsas la navegación de Guayaquil a Lima en que media la distancia aproximada de seiscientas millas, contra un viento constante y con frecuente correntada. Este viaje les toma ocho meses y no sería prueba convincente sobre la mansedumbre de este océano, que con justicia, en esta parte, ha merecido el nombre de Pacífico, el hecho de que la pérdida de los barcos es muy poco común<sup>130</sup>.*

PISAGUA O PISAHUA.— *“Pueblo de la Provincia y Corregimiento de Arica en el Perú, anexo del Curato del Pueblo de Camiña, con un Puerto en la mar del Sur, se coge en él mucho pescado que salan sus naturales, y lo llevan á vender á las Provincias internas del Reyno...”<sup>131</sup>.*

Lo menciona el citado estudio sobre Arica<sup>132</sup>.

PISCO.— El Diccionario de Alcedo, que tanta ayuda presta, nos dice que se trata de una *“Villa de la Provincia y Corregimiento de Ica... con un buen Puerto muy frecuentado de embarcaciones, y abundante de pescado que salan los Indios, y llevan á vender á las Provincias interiores...”<sup>133</sup>.*

Mellet presenta, igualmente, una interesante descripción:

*“Pisco, es un portezuelo de mar a 50 leguas sureste de la capital que mantiene gran comercio con Lima y Guayaquil, de vinos y aguardientes; siempre hay gran número de embarcaciones que vienen a cargar estos dos artículos.*

*Los alrededores de la ciudad, a un cuarto de legua del mar, están cubiertos de viñas, y producen en abundancia toda clase de excelentes frutas de Europa y América; el vino que se fabrica se llama lancha y es reconocido, tal vez, por el mejor de todo el Perú; y el aguardiente es tan bueno y mucho más fuerte que el de cognac, tan renombrado en Francia.*

*Su temperatura es buena, aunque el calor se hace sentir con más exceso que el frío; no obstante, es muy soportable y hace muy agradable la estada en estas regiones.*

*Sus habitantes, en número de 2.600 son casi todos mestizos, mulatos y cuarterones.*

*Hice algunas compras de aguardiente y volvi a Lima.*

*Observé que estos aguardientes, como no pueden transportarse en barriles se les coloca en tinajas de barro que contiene cada una ciento veinte o ciento veinticinco botellas*"<sup>134</sup>.

En algunos pasajes de su obra, Proctor se ocupa del comercio peruano, dando gran valor a Pisco. Dice que:

*"...hay en Pisco tráfico costanero muy importante: aguardiente, arroz, azúcar, tabaco y cera, en que, según concibo, puede ocuparse muchos barcos ingleses"*<sup>135</sup>.

Este puerto es de múltiple fama en el tiempo de la Independencia. El comercio de aguardiente le concede señalada significación económica; es abundante el movimiento de pescadores y siempre se le considera como punto para la defensa del Virreinato, en su distancia prudente de la capital. Un texto que transcribe Matraya reafirma este pensamiento: *"...se construya un fuerte en el Puerto de Pisco..."* y con 30 soldados<sup>136</sup>. Del 18 de febrero de 1802 es una comunicación del Marqués de Avilés, donde *"...da cuenta de haberse construido en Pisco un fuerte para repeler desembarcos británicos"*<sup>137</sup>.

En la memoria de Abascal se menciona el fuerte de San Carlos y una lancha que se ha entregado para reconocer la zona, y otros servicios<sup>138</sup>. Más tarde, Pezuela reconoce el peligro de corsarios y alude a las canoas con pescadores que navegan en la región. El mismo Pezuela dice el 4 de agosto de 1818 que envía para Pisco al bergantín *Volador*, *"...dos cañones de montaña, del calibre de á 4, con sus carruajes, juegos de armas, y municiones, a cargo de un sargento, para que éste quedase en su servicio e instruyese en él a diez soldados de aquellas milicias"*<sup>139</sup>. Posteriormente, el 3 de enero de 1819, *"se remitieron a Pisco... cureñas de a 24 de costa completas, 2 embarcadas"*<sup>140</sup>.

Luego del sufrimiento de las defensas por acción del crucero de Cochrane, dice Pezuela, en nota del 19 de noviembre de 1819, que remite al Coronel Ingeniero don Francisco Mendizábal a reconocer el fuerte de San Carlos.

*"...en aquel fuerte y llebó una instrucción reducida a los puntos siguientes:*

*1º Que reconozca el fuerte, manifieste las averías y forme un presupuesto del costo de su composición y tiempo para repararlo.*

*2º Que si no estaba bien situado y la ruina es obra grande, vea otro punto más apropiado para colocarlo, con conocimiento de aquellos habitantes.*

*3º Que en caso de convenir colocarlo en otro punto, levante un plano de la forma que convenga darle, guarnición que deba destinarse para su defensa, y el número de cañones y calibre que deba tener, y un presupuesto de lo que constará la obra.*

## INTRODUCCION

4º Que así en el caso de hacer nuevo fuerte, en el convenir más la composición del antiguo, trate con aquellos habitantes de la villa y hacendados el que se presten a contribuir con el todo o parte de los gastos de la obra, así porque les resulta inmediatamente un beneficio como porque el Erario se halla escaso de plata"<sup>141</sup>.

En 1823 hay, también, una interesante mención al fuerte que está "...foseado [y] solo queda por reparar unas pequeñas partes de sus trincheras de adobes de que se halla cercado"<sup>142</sup>.

Sobre las citadas defensas de Pisco, Cochrane en una carta a San Martín, de Lima, el 3 de agosto de 1821, se refiere a los astilleros que están en Pisco y que se retiran por la falta de personal en la Escuadra<sup>143</sup>.

El mismo Cochrane en carta a Monteagudo de 24 de agosto de 1821, menciona el importante comercio de Pisco, sobre todo de aguardiente<sup>144</sup>.

En octubre de 1821 se sigue un expediente del Administrador de la Aduana de Pisco sobre el local que ocupa la oficina y propuesta para empleados de la misma<sup>145</sup>.

En la *Gaceta del Gobierno* del 17 de abril de 1825 se anuncia que:

*"por determinacion del Consejo de gobierno se ha mandado cese absolutamente el comercio extranjero por el Puerto de Pisco, que provisionalmente se habilitó de mayor; y quede en su primitiva clase de menor para solo el cabotaje"*<sup>146</sup>.

Se confirma esto por decreto de 13 de junio de 1826, donde se establece:

*"Entre los puertos menores habilitados para el comercio de cabotaje por el artículo 43 del reglamento de 6 del corriente debe numerarse el de Pisco que se omitió por error"*<sup>147</sup>.

Torrente se refiere, igualmente, a Pisco y a la necesidad de refuerzos para la marcha de la guerra<sup>148</sup>.

PLANCHADA.— Hay una mención a la caleta de la Planchada, al Norte de Quilca, en un "Plan de Direcciones y Movimientos para Campaña Libertadora", en marzo de 1823, donde se indica que deben arribar tropas colombianas a este punto<sup>149</sup>.

PUCUSANA.— En 1819, Pezuela, en su "diario", habla del puerto de Pucusana cuando refiere el retorno al Callao de la corbeta inglesa *Slaney*, después que la escuadra de Cochrane deja de bloquear este puerto<sup>150</sup>.

QUILCA.— Merece una nota de Alcedo<sup>151</sup>.

El 22 de enero de 1825:

*"1.— Se habilita, por ahora, como mayor, el puerto de Quilca.*

2.— *Se arreglará allí un resguardo y demas oficinas necesarias para la exacción y seguridad de los derechos pertenecientes á la hacienda pública*"<sup>152</sup>.

Haigh aporta una valiosa referencia:

*"...y nos dirigimos a Quilca. Nada puede ser más fastidioso al viajero que navegar perezosamente al largo de esta costa desolada, la vista de un barco, en tal caso es grande alivio porque parece asegurarnos de no estar solos en el mundo. El cuarto día echamos ancla frente a Quilca que no es más que una rada abierta. Aquí encontramos el barco de S. M. Mersey a cuyo bordo almorcé la mañana siguiente con el capitán Ferguson que deseaba visitar Arequipa y convenimos en partir para esa ciudad el día siguiente. La entrada en lo que se llama Quilca es una caleta estrechã en cuyo interior hay siempre gran rompiente. El tener a Arica como lugar de miseria, solamente demuestra que juzgamos las cosas por comparación, pues Quilca pronto me convenció que en la profundidad más honda quizás haya otra más profunda. El lugar contiene solamente pocas chozas de indios y los habitantes "están sumidos en la pobreza hasta los mismos labios". Desafío que haya gente viviendo en grado de mayor miseria"*"<sup>153</sup>.

En fin el puerto de Quilca obtiene resonancia cuando después de Ayacucho acuden allí, como se relata en el capítulo pertinente, los principales jefes capitulados para regresar a la Península.

SALINAS.— Salina, según Alcedo, es una bahía en la costa de la Provincia y Corregimiento de Chancay, frente de los farallones de Huaura y muy cerca de Huacho<sup>154</sup>.

SAMA.— *"Pueblo de la Provincia y Corregimiento de Arica en el Perú, en que hay una caleta que sirve de abrigo á las embarcaciones de los pescadores"*"<sup>155</sup>.

SAMANCO.— En las fuentes de la época encontramos referencias a la bahía y puerto de Samanco, que tienen relativa importancia. Así, en una carta de Monteagudo, del 19 de agosto de 1821, a Lord Cochrane, se hace mención a este puerto, de donde transportan ron<sup>156</sup>.

También se atiende a Samanco en un aviso oficial, de setiembre de 1823, que se publica en la *Gaceta* y por el cual se comunica al público que:

*"S. E. el Presidente de la República se há servido resolver no se expidan licencias á los buques para los puertos del territorio ocupado por los disidentes, comprehendien-dose por ahora los que hay desde el de Samanco hasta el de Payta inclusive"*"<sup>157</sup>.

SAN NICOLAS.— Alcedo lo señala como *"Cabo en la Costa del Perú y mar del Sur de la Provincia y Corregimiento de Pisco junto al Puerto de Caballa"*"<sup>158</sup>.

## INTRODUCCION

En el croquis que se adjunta al informe que presenta Cantarrac, el 30 de noviembre de 1818, desde el Cuartel General en Tupiza, aparece mencionado este puerto<sup>159</sup>.

SANTA.— En la Provincia y Corregimiento del mismo nombre. Es un puerto cómodo y abrigado para toda especie de embarcaciones, a media legua de la capital de dicha Provincia<sup>160</sup>.

Importante en el desarrollo de la guerra, obtiene la clasificación de puerto menor en 1825<sup>161</sup>.

SECHURA.— Citado por Lequanda en su descripción geográfica del "Partido de Piura"<sup>162</sup>.

SUPE.— Al Norte de Huaura se encuentra Supe, perteneciente a la Provincia y Corregimiento de Chancay<sup>163</sup>.

TANCONA.— "*Caleta de la Costa de la mar del Sur en el distrito de la Provincia y Corregimiento de Arica en el Perú*"<sup>164</sup>.

La monografía sobre Arica habla de Tancopa (sic)<sup>165</sup>.

TUMBES.— Lo consigna Lequanda en su descripción geográfica del "Partido de Piura"<sup>166</sup>.

VICTOR.— Alcedo manifiesta:

*"Un Puerto de la mar del Sur en la Costa de la Provincia y Corregimiento de Arica en el Perú..."*<sup>167</sup>.

Igualmente, aparece en el estudio sobre Arica<sup>168</sup>.

YERBABUENA.— Alcedo expresa:

*"Un Puerto de la Costa de la mar del Sur en la Provincia y Corregimiento de Arica y Reyno del Perú, es termino de ella por donde confina con la de Arequipa..."*<sup>169</sup>.

Se registra en el estudio sobre la Intendencia de Arequipa<sup>170</sup>.





## NOTAS A LA INTRODUCCION

1. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— pp. 219-220.
2. Como es norma general en las transcripciones de textos se respeta la ortografía y redacción originales.  
Como se señala en diversas circunstancias en el desarrollo de la obra, en algunos casos puede ser motivo de confusión o equívoco los diversos nombres sucesivos o simultáneos de una embarcación.
3. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*.— T. III, pp. 245-247.
4. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. II, N° 59, 60, 61, fols. 226-244.
5. VARGAS UGARTE, Rubén... *Manuscritos Peruanos en las Bibliotecas del extranjero*.— T. I, pp. 21, 23, 27.
6. PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Fuentes Históricas Peruanas*.— pp. 375-459.
7. Para ver las referencias sobre Humboldt, ver NUÑEZ, Estuardo... y PETERSEN G., Georg... *El Perú en la obra de Alejandro Humboldt*.— pp. 70-71.
8. *La acción patriótica del Pueblo en la Emancipación. Guerrillas y Montoneras*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. V., vol. 1º, croquis plegable entre páginas 32 y 33. Investigación, recopilación y prólogo por Ella Dunbar Temple.
9. *Catálogo de la Mapoteca del Ministerio de Relaciones Exteriores*, Departamento de Archivo y Biblioteca, preparado por Carlos Ortiz de Zavallos Paz Soldán.
10. *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 1º, pp. 135-198; 198-232. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elías.
11. *Idea General del Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. I, N° 1, fol. 5.  
Las referencias a puertos que aparecen en esta introducción se apoyan solamente en testimonios de la época de la Emancipación para ofrecer así la imagen de nuestra costa que viven los hombres de la Independencia.
12. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente a la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 188, fols. 117-118.  
Ver igualmente, *Ideas Instructivas sobre la Navegación y el Pilotaje*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. III, N° 71, fols. 21 a 24.
13. LEQUANDA, José I. de... *Descripción Geográfica de la Ciudad y Partido de Truxillo*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VIII, N° 247, fol. 40.
14. LEQUANDA, José I. de... *Descripción Geográfica del Partido de Piura*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VIII, N° 263, fol. 169.
15. LEQUANDA, José I. de... *Descripción Geográfica del Partido de Saña ó Lambayeque*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. IX, N° 285, fol. 55.
16. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente a la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.
17. QUIROS, Mariano Santos de...: *Colección de Leyes*.— T. I, p. 67, N° 94, art. 5º.  
Ver MATRAYA, Juan José... *El Moralista Filalélico*.— T. I, p. 469, Real Cédula del 14 de julio de 1800; p. 487, Real Orden del 12 de enero de 1804.
18. TORRENTE, Mariano... *Historia de la Revolución Hispano-Americana*.— T. II, cap. XXVII, p. 506.
19. MILLER, Guillermo... *Memorias*.— T. II, cap. XXII, p. 97.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

20. ALCEDO, Antonio de... *Diccionario Geográfico-Histórico de América.*— T. I, p. 10.  
Para mayor claridad se ubica a los puertos en orden alfabético y no como aparecen en "los derroteros" en la sucesión de Norte a Sur.
21. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 92.
22. BULNES, Gonzalo... *Historia de la Expedición Libertadora del Perú.*— T. II, cap. V, pp. 170-171.
23. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 41, N° 46, arts. 1° y 2°.
24. GACETA DEL GOBIERNO, del 13 de enero de 1825, N° 4.
25. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 45, N° 48, art. 2°.
26. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 154.
27. *Loc. cit.*
28. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente á la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar. T. VI, N° 188, fol. 119-120.
29. A. G. I. ... *Indiferencia General*, 1793.
30. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 31.
31. *Ibidem*, p. 16.
32. *Ibidem*, p. 118.
33. GACETA DEL GOBIERNO, del 22 de enero de 1823, N° 7.
34. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 57. 20 de junio.
35. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 55. N° 13, arts. 1° y 2°.
36. BOLIVAR, Simón... *Obras Completas.*— T. I, p. 1,217.  
Ver GACETA DEL GOBIERNO, del 23 de enero de 1825, N° 7.
37. HALL, Basilio... *El General San Martín en el Perú.*— p. 96.
38. HAIGH, Samuel... *Bosquejo del Perú entre 1826 y 1827*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 3°, p. 44. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.
39. *Ibidem*, p. 46.
40. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 5°, p. 55. Prólogo, compilación y ordenamiento por el Gral. EP. Felipe de la Barra.
41. *La acción patriótica del Pueblo en la Emancipación, Guerrillas y Montañas*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. V, vol. 1°, croquis plegable entre páginas 32 y 33. Investigación, recopilación y prólogo por Ella Dunbar Temple.
42. MACERA DALL'ORSO, Pablo... y MARQUEZ ABANTO, Felipe. *Informaciones Geográficas del Perú Colonial.*— p. 66.
43. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 418.  
A.H.M.P. ... Año 1823. Carpeta N° 4, legajo N° 3-C. Doc. N° 12. 10 de marzo.
44. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 319.
45. HALL, Basilio... *Op. cit.*, p. 44.
46. PROCTOR, Roberto... *Narraciones del Viaje por la Cordillera de los Andes.*— Cap. XVII, p. 79.
47. HAIGH, Samuel... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 3°, p. 59. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.
48. A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 36-U. Doc. N° 16.
49. PORTER, David... *Recorrido por la Costa Peruana en 1813*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 1°, pp. 43-44. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.
50. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 326.  
*Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente a la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.
51. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 340.  
PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 563.
52. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 7°, p. 60. Prólogo, compilación y ordenamiento por el Gral. EP Felipe de la Barra.

## NOTAS A LA INTRODUCCION

53. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 415.
54. *Ibidem*, p. 455.
55. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. II, cap. XVIII, p. 36.
56. *Loc. cit.*
57. *Loc. cit.*
58. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 465.
59. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 10. Oficio del 28 de noviembre
60. MELLETT, Julián... *Impresiones sobre el Perú en 1815*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 1º, pp. 91-92. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.
61. Ver en la página 40 la presentación que hace Lequanda sobre Cherrepe.
62. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 484.
63. *Ibidem*, T. I, p. 506.
64. *Ibidem*, p. 530.
65. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 5º, p. 55. Prólogo, compilación y ordenamiento por el Gral. EP. Felipe de la Barra.
66. GACETA DEL GOBIERNO, del 13 de enero de 1825, N° 4.
67. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 45, N° 48, art. 2º.
67. MEDINA, José... *La imprenta en Lima*.— T. IV, p. 343.
68. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1824, p. 215. Oficio al Ministro de Hacienda.
69. *Ibidem*, Año 1823, p. 51. Oficio del 8 de agosto.
70. HALL, Basilio... *Op. cit.*, p. 126.
70. PROCTOR, Roberto... *Op. cit.*, cap. XXXVIII, p. 184.
72. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 218.
73. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. II, p. 273.
74. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. IX, p. 192.
75. *Loc. cit.*
76. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. II, p. 278.
77. DE LA PUENTE Y CANDAMO, Jose A. ... *La Emancipación en sus Textos*.— T. I, pp. 336-338.
78. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. II, pp. 328-332.
79. *Ibidem*, p. 238.
80. *Ibidem*, p. 375.
81. PROCTOR, Roberto... *Op. cit.*, cap. XXIII, pp. 108-109.
82. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. II, p. 281.
83. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 482.
84. *Ibidem*, p. 473.
85. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 222-223.
86. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 35-T, Doc. N° 137. 17 de abril.
87. MELLETT, Julián... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 1º, p. 98. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.
88. PROCTOR, Roberto... *Op. cit.*, cap. XXVI, pp. 125-126.
89. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. II, p. 297.
90. *Ibidem*, p. 318.
91. *Loc. cit.*
92. *Ibidem*, p. 425.
93. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 7º, p. 127. Prólogo, compilación y ordenamiento por el Gral. EP. Felipe de la Barra.
94. HALL, Basilio... *Op. cit.*, pp. 98-99.  
Pezuela en su "diario" dice, por informe del Intendente de Arequipa, que el 8 de enero de 1818 fondea en la "...punta de Coli" (sic) el bergantín contrabandista *Queche*. Sin duda se trata de la Punta de Coles inmedia-

- ta, rumbo al Sur, a la Punta de Ilo.— PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.* pp. 218, 226.
95. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. II, p. 451.
96. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 7º, p. 127. Prólogo, compilación y ordenamiento por el Gral. EP Felipe de la Barra.
97. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 788, 1826-29. 20 de diciembre de 1826. Informe al Ministro de Guerra.
98. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 203, N° 13.
99. HAIG, Samuel... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 3º, p. 46. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.
100. GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de marzo de 1823, N° 22.
101. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 299, N° 103.
102. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T II, p. 558.
103. *Ibidem*, p. 598.  
*Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente á la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.
104. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. II, p. 633.
105. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente á la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.
106. *Ibidem*, T. III, pp. 30-31.
107. *Loc. cit.*
108. GACETA DEL GOBIERNO, del 16 de octubre de 1825, N° 31.
109. *Loc. cit.*
110. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.* T. III, p. 45.
111. EL PERUANO, del 23 de setiembre de 1826, N° 33.
112. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. III, p. 134.
113. HALL, Basilio... *Op. cit.*, p. 99.
114. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. III, p. 289.
115. VARGAS UGARTE, Rubén... *Informe del Tribunal del Consulado de Lima, 1790*, en Revista Histórica, T. XXII, 1955-1956, pp. 266-310.
116. *La acción patriótica del Pueblo en la Emancipación, Guerrillas y Montoneras*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. V, vol. 1º, croquis plegable entre páginas 32 y 33. Investigación, recopilación y prólogo por Ella Dunbar Temple.  
En este croquis se presenta a Nazca, también con el nombre de puerto de Caballas o Caballa, según el decir de Alcedo.
117. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. III, p. 362.
118. *Ibidem*, T. IV, p. 7.
119. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, pp. 482, 483.
120. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 68. Oficio del 12 de noviembre.
121. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente á la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.
122. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, p. 11.
123. *Ibidem*, p. 15.
124. *Loc. cit.*
125. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 291.
126. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 487.
127. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 354, N° 93, art. 1º.
128. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 17, 9 de junio.
129. HALL, Basilio. *Op. cit.*, T. X, p. 199.
130. PORTER, David... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. I, pp. 45-46. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.
131. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, p. 234.

NOTAS A LA INTRODUCCION

132. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente á la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.
133. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, p. 235.
134. MELLET, Julián... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 1º, p. 91. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.
135. PROCTOR, Roberto... *Op. cit.*, cap. XXXVII, p. 183.
136. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 489.
137. *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1º, p. 129. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.  
El Padre Vargas Ugarte presenta una lámina "*Plano, Perfil, y elebacion del Fuerte de Sn. Carlos construido en la playa de Pisco...*", de un expediente remitido por el Virrey el 12 de febrero de 1802.— A.G.I. ... Planos Perú-Chile, 230.— VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*.— T. VI, Lámina I.
138. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, pp. 383-384.
139. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 305.
140. *Ibidem*, p. 392.
141. *Ibidem*, pp. 564-565.
142. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 7º, p. 33.
143. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 337.
144. *Ibidem*, p. 420.
145. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 80, 10 de octubre.
146. GACETA DEL GOBIERNO, del 17 de abril de 1825.
147. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 239, N° 48.
148. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXVIII, p. 491.
149. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 7º, pp. 45-46.
150. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 546.
151. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, pp. 354-355.
152. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 54, N° 12, arts. 1º y 2º.
153. HAIG, Samuel... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 3º, p. 46. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.  
Haigh aclara que cuando escribe la obra ya no existe el puerto de Quilca "... y lo reemplaza el nuevo y naciente puerto de Islay, diez leguas al este".— *Loc. cit.*
154. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, p. 471.
155. *Ibidem*, pp. 485-486.
156. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 411.
157. GACETA DEL GOBIERNO, del 27 de setiembre de 1823, N° 18.
158. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. III, p. 331.
159. *La acción patriótica del Pueblo en la Emancipación, Guerrillas y Montoneras*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. V, vol. 1º, croquis plegable entre páginas 32 y 33. Investigación, recopilación y prólogo por Ella Dunbar Temple.
160. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, pp. 494-495.
161. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 128.  
Ver A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 319.
162. Ver en la página 39 la presentación que hace Lequanda sobre Sechura.
163. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, p. 594.
164. *Ibidem*, T. V, p. 34.
165. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente á la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.
166. Ver en la página 39 lo que manifiesta Lequanda sobre Tumbes.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

167. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. V, p. 305.
168. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente á la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.
169. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. V, p. 400.
170. *Descripción de la Ciudad de Arica, y su vasta jurisdicción correspondiente a la Intendencia de Arequipa en el Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VI, N° 189, fol. 124.

\*

La referencia a los puertos, caletas, surgideros, que ahora concluye, es fruto de expresas menciones existentes en testimonios de los años mismos de la Emancipación; son los nombres que se viven en los días de la lucha. No se ha pretendido realizar un estudio técnico en el orden geográfico.

Como ejemplo de la diversa denominación de un mismo punto se presenta el caso de Gentila y Laquiaca. En el "*Derrotero de la Costa del Perú*", estudio realizado por el Departamento de Hidrografía de la Dirección de Hidrografía y Navegación del Ministerio de Marina, aparecen Gentilar y Quiaca como una misma "punta". Stiglich, ubica a La Quiaca (sic) en idéntico lugar que Gentilar. Queda por establecer la relación entre Gentila y Gentilar y considerar que en las citas de la época no se habla de punta sino de caleta en ambos casos.

Otro tema interesante por estudiar es el caso de Guambacho y Samanco, entretreídos en los testimonios de la Emancipación. Como referencia posterior vale transcribir la de Mariano Felipe Paz Soldán en su *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*: Huambacho (sic), "...una de las caletas dentro de la bahía de Samanco, con fondo de 4 á 7 brazas".

Debo agradecer la colaboración prestada por el Instituto Geográfico Militar y por la Dirección de Hidrografía y Navegación del Ministerio de Marina, para la preparación del mapa del litoral peruano que es expresión de los puertos que se consideran en este trabajo.

Especialmente debo mi reconocimiento al Sr. Capitán. de Navío Jorge del Aguila Sánchez y al Sr. Solón Maguiña por la dedicación personal a las consultas formuladas.

\*

Pablo Macera y Felipe nos traen interesantes referencias sobre Paita, Pacasmayo, Guanchaco, puerto de Lambayeque, Guañape, Malabrido, la Herradura y Barranca, Huacho, Supe, Pisco, Quilca, Arica, en MACERA DALL'ORSO, Pablo... y MARQUEZ ABANTO, Felipe... *Informaciones Geográficas del Perú Colonial*.—pp. 31, 41, 50, 57, 66, 79, 91, 93.





Francisco Gil de Taboada y Lemus, Virrey  
del Perú, 1790-1796. Museo Nacional  
de Historia, Magdalena Vieja.  
(Foto: Manuel Romero).



Lo.

Lo.





José Fernando de Abascal y Sousa,  
Virrey del Perú, 1806-1816. Museo Nacional  
de Historia, Magdalena Vieja.  
*(Foto: Manuel Romero).*



# Indice de Ilustraciones

|  | Pág.    |
|--|---------|
| Peregrinación por los ríos Marañón y Ucayali, en <i>Mercurio Peruano</i> , del 22 de setiembre 1791              | 33      |
| <i>Guía Política, eclesiástica y militar del Virreinato del Perú, para el año de 1796</i> , por Hipólito Unanue  | 34      |
| Ideas instructivas sobre navegación y pilotaje, en <i>Mercurio Peruano</i> , del 3 de setiembre de 1791          | 38      |
| A cart of the Coast of Peru. Biblioteca Nacional, Lima   | 47      |
| Croquis de puertos, caletas y surgideros de la época de la Independencia   | 52/53   |
| Francisco Gil de Taboada y Lemus, Virrey del Perú, Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja                   | 77      |
| José Fernando de Abascal y Sousa, Virrey del Perú. Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja                   | 78      |
| Plano del puerto y río de Pisco. Museo Naval de Madrid   | 99      |
| Plano de una parte de la plaza del Real Felipe del Callao. Museo Naval de Madrid                                 | 112     |
| Vista de Lima, por Fernando Brambila. Colección de láminas de la expedición Malaspina. Museo Naval de Madrid     | 122/123 |
| Bosquejo horizontal y vista de las islas de Lobos de fuera, por José de Moraleda, en 1880. Museo Naval de Madrid | 143     |
| Plano del puerto del Callao, Museo Naval de Madrid   | 165     |
| Fragata española vista por la popa. Museo Naval de Madrid  | 190     |

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

|  | Pág. |
|--|------|
| José Pascual de Vivero.<br>Colección de la Asociación Pro-Marina   | 215  |
| Plano de Vigías de Mar en la Capital del Apostadero<br>del Callao de Lima, por José de Moraleda.   |      |
| Museo Naval de Madrid  | 220  |
| Francisco Vidal. Museo Nacional de Historia,<br>Magdalena Vieja  | 245  |
| Joaquín de la Pezuela, Virrey del Perú.<br>Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja   | 246  |
| Gaceta de Buenos Aires del 15 de diciembre de 1819,<br>en <i>Public Record Office</i> .  |      |
| Texto fotográfico en el Archivo Naval del Peru, Callao   | 255  |
| Lord Cochrane. Litografía de Desmadryl,<br>en Gabriel Guarda O.S.B., <i>La toma de Valdivia</i> ,<br>Santiago de Chile, 1970   | 260  |
| José de San Martín. Oleo de Mariano Carillo, 1822.<br>Museo Histórico Nacional de Santiago, Chile  | 275  |
| Bernardo O'Higgins. Museo Histórico Nacional<br>de Santiago, Chile   | 276  |
| Proclama del Supremo Director de Chile<br>a los naturales del Perú. Archivo del autor  | 288  |
| Lista de buques destinados a la Expedición<br>Libertadora del Perú. Archivo del autor  | 291  |
| <i>Rising Star</i> , en R. A. Fletcher, <i>Steam-Ships</i> .<br><i>The tory of their development to the present day</i> ,<br>London, 1910  | 294  |
| Informe de Químper a Pezuela sobre el desembarco<br>de las fuerzas de San Martín en la bahía de Paracas.<br><i>Gaceta Extraordinaria del Gobierno de Lima</i> ,<br>del 12 de setiembre de 1820 | 303  |
| Proclama de San Martín a los habitantes del Perú.<br>Archivo del autor   | 323  |
| Carta de José de San Martín a Jorge Young.<br>Colección Jorge Young Bazo   | 330  |
| Bando de San Martín, del 23 de julio de 1821.<br>Ordena la celebración de una feria<br>en el puerto de Ancón. Archivo del autor  | 341  |
| Bando de San Martín. Anuncia la proclamación<br>de la Independencia del Perú. Archivo del autor  | 351  |
| Noticias de las negociaciones de Punchauca,<br>en <i>Public Record Office</i> . Texto fotográfico<br>en el Archivo Naval del Perú, Callao.   | 360  |
| Guillermo Miller. Grabado de J. Green,<br>en Gabriel Guarda O.S.B., <i>La toma de Valdivia</i> ,<br>Santiago de Chile, 1970  | 371  |

## INDICE DE ILUSTRACIONES

|  | Pág.    |
|--|---------|
| Lord Cochrane anciano. Grabado de Joseph Brown, en Gabriel Guarda O.S.B., <i>La toma de Valdivia</i> , Santiago de Chile, 1970.  | 392     |
| Donativos para el navío <i>San Martín</i> .<br>Archivo Riva Agüero, Instituto Riva Agüero  | 419/421 |
| Donativo para el navío <i>San Martín</i> .<br>Fragmento de una relación existente en el Archivo Arzobispal de Lima.  | 423/425 |
| José Olaya. Oleo de José Gil de Castro.<br>Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja   | 441     |
| José Bernardo de Tagle y Portocarrero, Marqués de Torre Tagle.<br>Colección Javier Ortiz de Zevallos   | 442     |
| Decreto de Simón Bolívar.<br>Declara "mayor" al puerto de Chorrillos.<br>Archivo Naval del Perú, Callao  | 453     |
| Simón Bolívar. Oleo de José Gil de Castro.<br>Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja  | 467     |
| José de la Serna, Virrey del Perú.<br>Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja  | 468     |
| Parte del Capitán del puerto de Chorrillos,<br>Jorge Young. Archivo Naval del Perú. Callao.  | 480/481 |
| Bartolomé Salom, en Adolfo P. Carranza, <i>San Martín</i> , Buenos Aires, 1905.  | 449     |
| Decreto del Consejo de Gobierno del 1º de febrero de 1826.<br>Archivo Emilio Gutiérrez de Quintanilla  | 501/503 |
| El Protector del Perú declara a Jorge Young acreedor a la medalla y demás gracias por haber pertenecido a la Escuadra Libertadora.<br>Colección Jorge Young Bazo.            | 516     |
| Estatuto Provisional dado por el Protector del Perú.<br>Archivo del Autor.   | 521     |
| La Junta Gubernativa del Perú declara a Jorge Young acreedor a la medalla y demás gracias por haber participado en la lucha por la Independencia. Colección Jorge Young Bazo | 524     |
| José de la Riva Agüero.<br>Oleo de la colección José de la Riva Agüero y Osma, hoy del Instituto Riva Agüero.  | 527     |
| The port of Samanco, Peru.<br>Colección Juan Miguel Bákula.  | 528/529 |
| Maqueta de la <i>Sacramento</i> .<br>Museo Naval del Perú, Callao.   | 530     |
|  | 651     |



HISTORIA MARITIMA DEL PERU

|   | Pág.    |
|---|---------|
| Se le concede al Capitán de Fragata Jorge Young la medalla Simón Bolívar por servicios prestados a la causa de la Independencia.  |         |
| Colección Jorge Young Bazo  | 535     |
| Decreto de José de la Riva Agüero, del 4 de noviembre de 1823. Ordena el ascenso a Alferez de Fragata, de Pedro Arteaga.  |         |
| Archivo Emilio Gutiérrez de Quintanilla   | 536     |
| Tomás Guido, en Adolfo P. Carranza, <i>San Martín</i> , Buenos Aires, 1905.   | 539     |
| San Martín ordena se les pague el sueldo de un año, a los oficiales y tripulación de la fragata <i>Lautaro</i> .  |         |
| Colección Pedro Ugarteche Tizón.  | 547     |
| Decreto de San Martín, del 25 de julio de 1821, sobre un empréstito voluntario por seis meses.  |         |
| Archivo del autor.  | 560     |
| De Manuel Loro, Comandante de Arsenales a Bernardo Monteagudo, Ministro de Guerra y Marina.   |         |
| Archivo Naval del Perú, Callao.   | 564     |
| Comunicación del Comandante General de Marina, Martín Jorge Guise, al Ministro de Guerra y Marina.  |         |
| Archivo Naval del Perú, Callao  | 566/567 |
| Martín Jorge Guise. Oleo de José Gil de Castro.   |         |
| Colección Emilio de Althaus.  | 573     |
| Jorge Young Holmes. Colección Jorge Young Bazo  | 574     |
| Plano en que se manifiesta el muelle construido en el puerto del Callao.  |         |
| Museo Naval de Madrid.  | 606     |
| Navío español del porte de 74 cañones visto por la amura de barlovento.   |         |
| Museo Naval de Madrid.  | 620     |
| Bergantín de guerra de la armada británica <i>The Wolf</i> . Reproducción de un grabado publicado en Londres, de un dibujo de E. W. Cooke, de 1828, en <i>San Martín y el mar</i> . |         |
| Secretaría de Estado de Marina, Buenos Aires, 1962.   | 637     |

# EPOCA DE LOS PRECURSORES

## Capítulo I

### POLITICA NAVAL METROPOLITANA Y EL PENSAMIENTO DEL VIRREY GIL DE TABOADA

#### POLITICA NAVAL METROPOLITANA

Uno de los temas más sugestivos de la historia marítima de la Independencia es, sin duda alguna, el que tiene relación con la postura de la Corona, del gobierno y de la Marina española frente a los dominios americanos. Hay aquí dos facetas igualmente angustiosas y creadoras. De un lado, los gobernantes españoles que desde Indias reclaman con afán y reiteradamente el envío de refuerzos navales para recuperar el dominio del mar, elemento insustituible para la tranquilidad de las posesiones. Y de otro lado, la imagen metropolitana, lenta en las deliberaciones y respuestas, incrédula a ratos, preocupada conforme avanza la gravedad de los acontecimientos, con dificultades económicas, con tensa situación política interna entre diversos bandos políticos y doctrinales, y tal vez sin la idea tan estricta y tan firme, de los funcionarios que en América entienden cómo es la Marina la clave decisiva para la marcha de la guerra.

De otro ángulo la Marina española no vive en las postrimerías del siglo XVIII y principios del XIX la época de prestancia de otros siglos. Es conocida la frase de Fernando VII, la Marina española es "...poca y mal pagada...". Si bien Antonio Valdez, Ministro de Carlos III y Carlos IV, la fomenta, si bien hay preocupación por las expediciones científicas, si bien funciona el colegio de guardiamarinas españoles y son importantes los

arsenales existentes, falta la marinería necesaria y más tarde el impacto de Trafalgar deja una carga psicológica notoria. España que en los siglos creadores del Imperio mantiene con seguridad y audacia el dominio de los caminos oceánicos, ahora, que tiene que defender la continuidad de su Imperio, no conserva la misma seguridad y el mismo empuje de aventura.

Bien se sabe cómo en la política española, no obstante la división entre absolutistas y liberales, hay —salvo excepciones— un común denominador frente a la actitud ante “los rebeldes”, “insurgentes”, americanos. Autoritarios y liberales en pugna en la política interna española, en la concepción de la monarquía y de su espíritu y en orientaciones legales, sí concuerdan en el uso de la fuerza, como —según ellos— único medio para mantener el dominio de América. Este tema invita a muchas reflexiones. ¿Los americanos para el tiempo de las Cortes de Cádiz han perdido ya la ilusión en reformas de verdad salvadoras del Imperio? ¿Si esas reformas se encaran en tiempo anterior, con ilusión entre los americanos, habrían representado un elemento nuevo de soporte, de seguridad para el Imperio? ¿Las concesiones de las Cortes de Cádiz, en el momento premioso y singularmente grave para la Península, representan en esencia un desencanto para el americano que ve cómo se le concede por el temor y por la ansiedad de la época lo que en otros momentos de menor riesgo no se otorga?

De verdad, la política de concordia a la cual muchos aspiran en un orden no sólo teórico sino sensato e íntegro, esa política de concordia que en 1781 enaltece Baquijano y que ya en días de guerra Abascal sin éxito quiere afirmar, es para el tiempo en que ya la lucha se halla latente una postura riesgosa porque ni una ni otra parte entienden que la conciliación es un camino de seguridad y de permanencia<sup>2</sup>.

Jaime Delgado, en su análisis de la prensa española ante la emancipación americana, dice que la política “...de fomentar la Marina...”<sup>3</sup> forma parte capital del programa que busca la pacificación de la América, “el socorro ejecutivo del Perú es indispensable, es urgentísimo y es, sin la menor disputa, preferente a todo”<sup>4</sup>.

Delgado estudia el plan de Ortigosa para la “pacificación” de América y ofrece algunos comentarios. El plan merece atención. Es una sucesión de preguntas que se desarrollan algunas de ellas, en torno a la posibilidad de usar la fuerza para el sostenimiento del Imperio.

*“En el estado en que se halla España, ¿podrá, sin gran detrimento de su población, enviar sucesivamente y costear el número suficiente de tropas para atender a la pacificación de todos los puntos insurreccionados en las Américas?*

*¿Tiene las escuadras suficientes para, después de pacificadas las Américas, conservarlas sin que se le rebelen de nuevo?"<sup>15</sup>*

Estas, entre muchas otras, son las dos preguntas que encierran mayor entraña para el caso de la Marina. Ortigosa desarrolla el amplio temario de la posibilidad de España frente a América. En el orden castrense la preocupación central está en la posibilidad del envío de las fuerzas y en la posibilidad de mantenerlas, dado que una política sólo de concordia no restablece los ánimos que ya se encuentran en actitud beligerante. A las discrepancias de criterio político que ya se unen y superan frente al convencimiento de que el uso de la fuerza es el único camino para la subsistencia de la dominación en América, se ve muy grave, insalvable, para muchos, la dificultad económica. En sesión del Consejo de Estado de 4 de marzo de 1818, presidida por el Rey Fernando VII, el Ministro de Hacienda, ante una pregunta del duque del Infantado, desarrolla con dolor el siguiente planteamiento:

*"Que ninguna nación, como no sea la Inglaterra, tiene arreglada su Tesorería, y que aún para este arreglo nada contribuye tanto como el crédito, y que por lo mismo nada debe procurarse con igual empeño que el adquirirlo, y consolidarlo. Que el nuestro ha llegado a tal menoscabo que aventuramos la posesión del mayor imperio del mundo, por no poder proporcionar la miseria de ochenta millones que costará despachar a la América la expedición de 12 mil hombres que están detenidos en Cádiz por esta falta hace muchos meses. Que de cualquier manera, si el poner corriente la Tesorería debe preferirse a la consolidación de la deuda pública, y es de mayor urgencia, para este efecto deben igualmente venderse las fincas de que es la cuestión, supuesto que ningún otro medio se ha encontrado de salir de estos ahogos que exponen al Estado a tanto riesgo"<sup>16</sup>*

Un informe del Obispo de Guadix, Don Juan José Cerdón, al subrayar la actitud liberal de las "ciudades marítimas" analiza el riesgo que para la revolución en América se desprende de esa postura.

*"...había de traer precisamente la pérdida de las Américas que era su Patrimonio y ellos no conocían, pues la Constitución era un rallo en América arrojado sobre un almacén de pólvora; pero ellos descubrían un campo abundantísimo de riqueza y de consideración, a pesar de que esto se les hubiera disipado..."*

Sin duda alguna el planteamiento metropolitano frente a la política naval durante la "insurrección americana" es claro y contradictorio al mismo tiempo. Claro, en tanto que aparece

nítida la urgencia de una marina poderosa para encarar la política beligerante que lleve a la afirmación del dominio español. Confuso, pues entre liberales y conservadores o tradicionales, hay matices que perturban la realización del proyecto, hay dificultades de orden económico, hay una visión no absolutamente exacta de la marcha del proceso revolucionario.

Por fin, falta una mentalidad, una mano ejecutiva, que lleve con signo eficaz, coherente y veloz, toda esta gravísima estrategia vinculada de manera orgánica con el destino del Imperio.

### EL PENSAMIENTO DEL VIRREY GIL DE TABOADA

El Virrey Gil de Taboada, de tanta significación entre los gobernantes peruanos del siglo XVIII, aparte de sus títulos de promotor de actividades intelectuales, aparte de su vínculo con el *Mercurio Peruano*, con Hipólito Unanue y con proyectos materiales de adelanto del Virreinato, tiene una clara noción del sentido, del destino del Perú íntimamente vinculado con la vida del mar. Puede decirse, al usar palabras de nuestro tiempo, que Gil de Taboada tiene una clara "conciencia marítima" del Perú. Sus memorias, tan valiosas como testimonio de la vida peruana en el siglo XVIII, ofrecen múltiples pruebas de esa preocupación del Virrey por lo que él entiende "dominio marítimo", "reino marítimo"<sup>8</sup>. La vocación marítima del Perú la descubre Gil de Taboada en la historia misma: en la conquista y la colonización españolas, en el proceso del comercio, en el afán de marinas extranjeras por penetrar en el mar del Sur, en la amenaza de piratas y corsarios. La descubre, del mismo modo, en la geografía; ve el destino del Perú entretejido con el mar por la longitud subyugante de la costa. Son sus palabras:

*"Los Reynos maritimos se pueden defender de varios modos: ó teniendo escuadras que busquen y derroten á los enemigos en el mar, que es lo mas conveniente, ó con ejército que se oponga á sus designios en tierra ó imposible su desembarco, ó valiéndose de uno y otro medio si huviese proporcion para ello"*<sup>9</sup>.

Luego sostiene:

*"Se cubrian por este medio enteramente unas costas tan dilatadas como las nuestras. Se recorrian con mas frecuencia segun corresponde, y en caso de una guerra no solo favoreceria nuestro comercio, apresando á los énemigos que surcasen en nuestros mares, sino que capitaneando los demás buques que podian armarse en guerra, formarían una esquadra capaz de que nuestras posesiones no padeciesen el menor detrimento, castigando qualesquiera arrojó de los enemigos"*<sup>10</sup>.

Pero el Virrey no sólo se preocupa por este carácter fundamentalmente costanero del Perú, sino en caso de una guerra piensa en la estrategia que pudiera detener a los buques enemigos:

*"Si quando se declarase la guerra ó huviese muy fundadas sospechas de haverse interrumpido la paz de otra nacion con la nuestra, tubiese el Rey aquí alguna escuadra, deverá esta dirigirse y mantenerse bordeando, así á las alturas de Chilóe, ó donde mejor convenga para derrotar á los enemigos antes que puedan hacer algun desembarco; y si tubiese noticia ó fundados recelos su Comandante de que lo han verificado ya en alguna isla ó costa remota para repararse de los daños padecidos en su larga navegación, curar sus enfermos ú otro objeto, deverá buscarlos, sin darles lugar á que restablecida su gente y buques, executen alguna hostilidad en este Continente"*<sup>11</sup>.

Otra noción palmaria es la del desembarco. A él preocupa primordialmente el dominio de la ruta del mar. Impresiona advertir aquí hasta qué extremo el Virrey penetra en las características del país en los momentos de guerra y hasta qué límite descubre, con intuición del futuro, cómo en las rutas del mar se decide siempre el porvenir de la nacionalidad.

Para realizar su proyecto de defensa nacional entiende que precisa un mínimo de cuatro bergantines de guerra para vigilar la dilatadísima costa.

*"Semejantes peligros y su cautela me impulsaron á representar la necesidad de mantener perpetuamente en estos mares quatro bergantines de guerra, cuyo poco costo en su construcción y subsistencia con proporcion al estado de este Erario, facilitaria el tener á cubierto nuestras posesiones"*<sup>12</sup>.

Prosigue en la misma memoria:

*"Lo juicioso y oportuno de semejante idea dió mérito á que el Rey mandase construirlos en Cartagena de Levante, y hallándose ya aquí dos de ellos titulados el Peruano y Limeño, que montan 18 cañones, parece que la defensa del Estado y las precauciones sobre el comercio abusivo y fraudulento tienen erigida la basa firme sobre que se ha de operar"*<sup>13</sup>.

Piensa el Virrey que a esos buques pueden:

*"...agregarse algunos buques de nuestro comercio reciproco entre los puertos de estas costas, contando con algunos que sufren desde 30 hasta 50 cañones, puede formarse una escuadra de 15, capaces de una defensa mas que regular para eludir y aun castigar qualesquiera golpe de mano que intenten los enemigos por esta senda"*<sup>14</sup>.

Es simpática por la sensatez que revela, por el sentido de proporción, y por el respeto del Virrey a la profesión del marino, y al consejo técnico responsable que se desprende de él. Pienso que si llega el momento de la guerra y un riesgo inmediato, en

*"...este caso, deve tratarse primero esta materia con los gefes y otros oficiales de marina que se consideren mas hábiles; pues quanto se ha expuesto es solo por mayor, y en su práctica deven opinar los marineros, como impuestos en lo que pertenece á su profesión"*<sup>15</sup>.

### PRECAUCIONES TECNICAS DEL VIRREY

Otra medida atinada de Gil de Taboada es la obra que dedica al piloto de la gran armada don José de la Moraleda, perito de prestigio, para que recorra el litoral, verifique las caletas y demás puntos de costa, hasta el estrecho de Magallanes.

*"Tres son los modos con que puede ser invadido este extenso opulento Reyno del Perú. El primero y mas peligroso es el que por la costa pueden exercitar las naciones extrangeras, que al paso que émulas de nuestras glorias, viven ansiosas de tan ricas y dilatadas posesiones. El segundo es el de las irrupciones ó guerras sediciosas de parte de los Indios que havitan lo interior de la Sierra conquistada...*

*El tercero, que en sí parece menos peligroso, y que en mi concepto exige igual cuidado, es el que puede temerse de las inmensas tribus que havitan nuestras fronteras..."*<sup>16</sup>.

Mas, vuelve a su preocupación central y a la tesis de siempre: *"...siendo esta costa que corre de N. á S. de crecido número de puertos, caletas y surgideros, y por tanto dificiles de guarnecerse todos de un enemigo de regulares fuerzas navales, exige la prudencia el mantener siempre en la mayor posible defensa las plazas y presidios de Valdivia, y con prelación las de Chiloe y Juan Fernandez y Valparayso, situados todos al Sur, y Guayaquil y plaza de Panamá, dependientes al N. del Virreynato de Santa Fé"*<sup>17</sup>.

Cuida el Virrey con gran detalle lo que entiende como "llave del Reyno", es decir el ingreso a su jurisdicción<sup>18</sup>.

Su celo por la Marina y por el fortalecimiento del dominio del mar no perturba en Gil de Taboada una sensata y coherente preocupación por un poderoso ejército de tierra. *"La atencion á estos preparativos de tierra se hermanó con la naval, por ser esta en mi concepto tan necesaria, como que por este rumbo devian temerse qualesquiera tentativas del enemigo"*<sup>19</sup>.

Luego, no sin una relativa satisfacción, dice que siempre tiene navegando algunos buques y que procura reconocer los mares que bañan nuestras costas, *"...principalmente la del*

*Sur, que es la senda regular por donde en otras ocasiones se han invadido...*"<sup>20</sup>.

Piensa que el ejército de tierra, por la extendida costa, no puede moverse con premura para detener un desembarco en un extremo u otro del litoral.

*"Lo desierto de estas costas en casi toda su extensión y lo dilatadísimo de ellas, es causa para que no se puedan cubrir sin un número de tropas imposible de juntar y mantener en estos países; en este supuesto es innegable que no se les puede estorbar el desembarco en alguna de ellas, si lo intentan con competentes armas y fuerzas: también lo es que por sus distancias de esta capital no podrán llegar á todas ellas en tiempo oportuno (si son invadidas) las sabias providencias de este Gobierno, por lo que es absolutamente necesario tener antes de este último caso algunos gefes generales en las costas con otros subalternos destinados en los pueblos de bastante vecindario..."*"<sup>21</sup>.

Su idea en la coordinación con la Marina es dividir la Costa en tres partes; una del río Santa hasta Ica, inclusive, y a su juicio deberá estar inmediatamente a órdenes del Virrey; otra, del río Santa hasta Paita, inclusive, y en fin desde Ica hasta los confines del reino de Chile. Piensa que Tacna puede ser el domicilio de la zona del Sur, y Lambayeque o Trujillo de la zona del Norte<sup>22</sup>.

### LA ACADEMIA NAUTICA

Dice Gil de Taboada en su "memoria" que junto con el Anfiteatro de Anatomía el establecimiento de la Academia Náutica *"...que también dejo erigida, serán dos monumentos de la utilidad y la permanencia, quedándome la gloria de haber contribuido al beneficio de la salud de sus moradores y provecho de los que ejercitan la náutica en estos países"*<sup>23</sup>.

Sobre el mismo problema del adiestramiento y formación de una marinería competente, afirma:

*"Se ha procurado mantener á los buques de guerra en el pié mas ventajoso, y observando la dolorosa situacion de los mercantes por la suma ignorancia de su marineria y pilotos, queda establecida una Academia, bajo cuya instruccion se eviten los riesgos á que estaban antes expuestos"*<sup>24</sup>.

### LA EXPEDICION DE MALASPINA

Si bien no pertenece en un sentido estricto a la historia marítima de la Emancipación, no puede dejar de mencionarse la



presencia de la expedición de las corbetas *Atrevida* y *Descubierta* bajo la alta dirección de Alejandro Malaspina.

Este empeño viajero y científico encuadra plenamente en los últimos años del XVIII al lado de la preocupación por el conocimiento experimental y por el adelanto en diversos niveles concretos y tangibles de la vida.

La expedición sale de Cádiz el 30 de julio de 1789 y luego de tocar en el Plata y en Chile, arriba a Arica y *"desde fines de abril hasta el 20 de agosto de ese año de 1790, permanecieron los buques en el fondeadero de San Lorenzo..."*<sup>25</sup>. Continúan más tarde a Guayaquil, Panamá y Acapulco.

Bellos testimonios de Lima deja Fernando Brambila; el pintor sevillano José del Pozo se vincula con nuestro ambiente y la presencia del científico Tadeo Haenke es uno de los valores más significativo de la expedición<sup>26</sup>.

Sin penetrar en los múltiples aspectos científicos y artísticos de la expedición que regresa a Cádiz en julio de 1794, no puede soslayarse un bello texto de Malaspina que recoge Héctor R. Ratto en su interesante estudio y que encara de manera directa el tema del futuro de América:

*"Lejos de mi aquellas ideas de libertad y de independencia que, sacrificando el bien público permanente al egoísmo momentáneo y por lo común engañoso, sólo conspiran a subvertir el orden de la sociedad y hacer de hombres mansos y apacibles unas fieras capaces de devorarse unas a otras. Pero tampoco se conciba la menor esperanza de que países sumamente distantes, y que no tienen entre sí la menor conexión, puedan sacrificarse uno por otro, bien en el libre albedrío de sus conveniencias o en el abandono generoso de sus hogares y de su vida doméstica.*

*Y, en fin —concluye—, si después de reconocido el suelo tan feraz de nuestras Américas, y comparada su población actual tanto con el Africa como con las islas fertilísimas de Asia, que bajo un mismo clima alimentan un número grandísimo de hombres, puede aún creerse que tengan remedio los males políticos de aquella parte del mundo por los medios adoptados desde la Conquista, siga enhorabuena nuestra Constitución; y la despoblación, la debilidad y la independencia solapada de nuestras colonias serán los únicos garantes de aquella paz interna que con tanta razón anhelamos"*<sup>27</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. V., J. de la... *Marina española*, en el Diccionario de Historia de España, T. II, p. 398.
2. "El procurador", de 26 de mayo de 1814, se refiere a Méjico y dice en testimonio que transcribe Jaime Delgado: "... *está demostrado hasta la evidencia que los medios suaves de que hasta ahora se ha usado sólo han producido libertad en manifestar las opiniones de cada uno y audacia en los intentos de hacerlas efectivas*". DELGADO, Jaime... *La Independencia*. Cap. VI, p. 212.
3. *Ibidem*, cap. VII, p. 247.
4. *Ibidem*, p. 261.
5. *Ibidem*, cap. V, p. 177.
6. *Martin Garay y la reforma de la Hacienda*, en Documentos del Reinado de Fernando VII, T. IV, vol. II, pp. 386-387.
7. *Informe del Obispo de Guadix, don Juan José Cordón*, en Documentos del Reinado de Fernando VII. T. II, pp. 173-174.
8. GIL DE TABOADA, Francisco... *Memoria*. Parte IV, cap. IV, p. 320.
9. *Loc. cit.*
10. *Ibidem*, cap. III, p. 319.
11. *Ibidem*, cap. IV, p. 320.
12. *Ibidem*, cap. I, p. 306.
13. *Ibidem*, pp. 306-307.
14. *Ibidem*, p. 307.

No es el caso de agobiar al lector con testimonios del Virrey que abundan sobre el mismo concepto, vale decir formar una escuadra que garantice la libertad de comercio y evite el desembarco de extraños o enemigos. Hay una consulta que el Virrey recuerda en su "memoria" y que plantea a los ministros de Estado y Marina, Antonio Valdez y Conde de Florida Blanca, y luego en su misma "memoria" refiere la preocupación por el tema. Vale transcribir la cita: "... *propuse lo mas útil que seria el que en lugar de las dos fragatas de guerra que aqui se mantenia, solo se conservase una con 4 bergantines de 12 á 16 cañones, pues reduciéndose á 200.000 pesos el gasto que podia hacerse en estas cinco embarcaciones, siendo el mismo que se erogaba en las predichas dos fragatas, era demostrado el provecho*". — *Ibidem*, cap. III, pp. 318-319.

"*La obra, como tan bien meditada y útil, se aprobó por S. M., viéndose ya en este puerto del Callao los dos bergantines Peruano y Limeño, con los cuales se están desempeñando las atenciones mas importantes, y V. E., á quien parece está reservado el complemento de ella, procederá á dárselo en el modo que le parezca mas oportuno*" — *Ibidem*, p. 319.

*Si solo huviese en estas costas un navio ó fragata ó dos, deberá cruzar tambien en dicha altura, á fin de que si solo fuese algun corsario, el que pasase con intencion de saquear algun pueblo grande de la costa, interceptar nuestro comercio y comunicacion en Chile ú otra idea semejante, lo ataque, y si fuesen tan superiores las fuerzas enemigas por ser de la marina Real de algun Principe de Europa, no pudiese verificarlo, los incomode en el modo posible ó aprese alguna de sus embarcaciones menores que la precedan, y por cuyos prisioneros se pueda descubrir su actual fuerza y el verdadero fin de su expedicion, y comunique prontos avisos á esta capital. Y si por contrariedad de vientos ó porque considerase ventajoso permanecer aun en aquellos mares, tubiese por conveniente su Comandante no abandonarlos, comunicando por si la noticia en este puerto, ó que llegara mas prontamente el aviso por tierra; se*

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

valdrá de la Justicia de algun pueblo de la costa, á donde pueda embiar su bote con los pliegos, en que noticie las fuerzas enemigas, estado en que las considera y demás individualidades conducentes á que esta Superioridad pueda tomar sus medidas y precauciones, y para la defensa que deve hacer con el ejército y demás disposiciones que convengan á su logro".— *Ibidem*, cap. IV, pp. 320-321.

15. *Ibidem*, p. 321.
16. *Ibidem*, cap. I, pp. 304-305.
17. *Ibidem*, pp. 305-306.
18. *Ibidem*, p. 306.
19. *Ibidem*, cap. III, p. 317.
20. *Loc. cit.*
21. *Ibidem*, cap. IV, pp. 321-322.
22. *Ibidem*, p. 322.
23. *Ibidem*, Parte II, cap. V, p. 98.
24. *Ibidem*, Parte IV, cap. IV, p. 352.
25. RATTO, Héctor R. ... *La Expedición de Malaspasina*.— Cap. VI, p. 52.
26. *Loc. cit.*
27. *Ibidem*, cap. VIII, pp. 69-70.

## Capítulo II

### DE LAS POSTRIMERIAS DEL SIGLO XVIII A LA EPOCA DE ABASCAL

#### LA POLITICA NAVAL DESDE O'HIGGINS HASTA ABASCAL

Los principios fundamentales que establece el Virrey Gil de Taboada se conservan como el ángulo capital de la visión del Virreinato peruano, no sólo frente al desarrollo económico vinculado con el comercio, no sólo frente a la presencia de los piratas, sino de manera principalísima frente al tema, día a día más grave, de la intangibilidad de los dominios.

Año a año se ve más preciso el pensamiento del "Virrey del despotismo ilustrado", el Perú es un reino fundamentalmente marino.

El Virrey O'Higgins, en 1797, habla de las providencias que se toman para la defensa del litoral peruano. Es el año del conflicto con Inglaterra; y ante el temor de un ataque manda fortificar la zona Norte: para ello se restablece la Comandancia Militar en la provincia de Trujillo, la cual pone al cuidado del Teniente Coronel Gabino Gainza. Autoriza a éste para que reponga la partida de 30 dragones, necesaria para la preparación y disciplina del cuerpo de milicias; que mantenga los "oficiales de asamblea" destinados a su enseñanza. Expide iguales disposiciones para el resguardo de Arequipa y "...de las costas que forman el otro extremo del Perú...".

Por último, organiza la defensa del litoral central, formado por la provincia de Lima "...entre la embocadura del río Santa y Punta de la Nazca". Dice el Virrey que si bien es la rada del

Callao el punto más importante en toda esta zona, no así —como se cree— la única entrada hacia Lima. Hay puertos “a derecha e izquierda” poco distantes de la capital. Fácilmente, cualquier enemigo puede desembarcar en el

*“...Morro Solar, Lurin, los Chorrillos, Bocanegra, Ancón y otros que están fuera del alcance del cañón del Callao, como siempre lo han hecho y lo hacen con todas las fortificaciones que no son un paso preciso para el objetivo principal”.*

Por eso, sostiene que la defensa de Lima depende de “...los brazos de sus habitantes...” y de sus cuerpos de milicias. Toma, para ello, las providencias necesarias; reemplazar las bajas de estos cuerpos, aumentar una compañía de artilleros, armar, en corso, naves inglesas apresadas, etc.

No obstante, que el Marqués de Osorno ordena esas disposiciones, no las ejecuta hasta obtener noticias de la Metrópoli. Los ingresos no son altos y teme gastos innecesarios. Sin embargo, según manifiesta el Vice-soberano en 1798, las ansiadas informaciones no llegan, y depende su actitud de los mensajes que los Virreyes de Santa Fe y Buenos Aires le envían, a solicitud del mismo O’Higgins. Así de acuerdo a estos avisos, dice el Virrey,

*“...he apresurado o detenido mis movimientos, reforzándome cuando me creía próximo a ser atacado por los enemigos y suspendiendo todo dispendioso preparativo, siempre que veía que los accidentes y ocurrencias de la guerra les alejaban y ponían fuera de dirigirse a estos remotos dominios”<sup>1</sup>.*

En época del Marqués de Osorno, la llegada de navíos extranjeros es constante preocupación. Prueba de ello, el problema que suscita el buque angloamericano *Clothier*, a mediados de 1806, el que es apresado y rematado por tratar de comerciar sin la venia debida<sup>2</sup>.

Del tiempo inmediatamente anterior al de Abascal, hay textos muy claros en los cuales el Comandante de Marina del Callao da cuenta de los medios de defensa que considera convenientes en la costa, y el Virrey Avilés se refiere a las medidas que adopta para la seguridad del litoral<sup>3</sup>.

Igualmente, la presencia de barcos extranjeros en el Virreinato inquieta hondamente al Marqués de Avilés; sus arribadas son siempre motivo de sospechas con respecto a posible contrabando, piratería, y toda clase de excesos<sup>4</sup>. Un ejemplo de esto último lo ofrece el mismo Virrey, en junio de 1806, al informar el caso de la fragata *Washington*. Esta entra al Callao, el día 23, sin haber renovado el permiso para las “...concesiones de cargamentos de efectos desde puertos neutrales para esta América...”, a pesar de haber tenido el tiempo necesario. Por ello, dice el Marqués de Avilés: ha “...caído en la pena de comiso el cargamento y buque...”<sup>5</sup>.

Abascal en sus "memorias", famosas por los planteamientos políticos y por la intuición del gobernante asturiano en la defensa del Rey en América, mas que no tienen la misma fuerza que las memorias del Virrey Gil de Taboada sobre el tema de la Marina, confirma en textos lúcidos igual actitud. Dice Abascal:

*"Una parte mui substancial de la defenza consiste también en las fuerzas de Mar tanto para impedir que el enemigo se acerque a las Costas como para transportar á largas distancias las que hán de obrar en tierra en los puntos donde convenga aproximarlas..."<sup>6</sup>.*

*"...lo unico á que tienen que aspirar los Españoles para su total engrandecimiento es la restauración del poder de su Marina ahora se considere para respeto y seguridad de sus extendidos Dominios, ó como un baluarte indispensable de su Comercio"*.

En el tiempo de Abascal la Marina ya asume en el Perú una función directamente guerrera, en la misión que se impone el Virrey de combatir todos los núcleos de rebelión contra la Metrópoli que se presentan en la América del Sur. La comunicación por mar desempeña un papel irremplazable. En otras épocas de inquietud la única zozobra de la vida del mar se halla en torno a los piratas; ahora, el fenómeno es distinto, la "fuerza del mar" continúa, pero, adquiere, día a día, una vigencia más grave, más apremiante en el orden político.

### ACTITUD DE ABASCAL

Bien se sabe la importancia que Abascal concede al señorío marítimo en el Mar del Sur, clave de la hegemonía española en el Pacífico.

El Marqués de la Concordia encara el problema del mar desde un ángulo complejo: los gastos ambiciosos que requiere la Marina, el problema de las embarcaciones extranjeras, el apresto de buques en el apostadero del Callao, la propaganda revolucionaria que llega a través de difusión encarnada en hombres peligrosos; en fin, la preparación de los medios que el Perú tiene entre sus manos para detener la revolución en todos los rumbos. Guayaquil, Quito, el Alto Perú, Chile, son los extremos variados de la singular y coherente diáspora del Virrey Abascal. Y en todo, la Marina es el eje de las operaciones.

### EL PROBLEMA ECONOMICO

Este es tema que acompaña a todas las cuestiones marítimas del tiempo de la Independencia, igual que para la Metrópoli es

el obstáculo o el tropiezo para la preparación de un convoy importante. Aquí, desde Lima, el Virrey en su "memoria", con claridad, habla de los fuertes gastos de la Marina y de la terrible limitación de los fondos. En 1810, atiende a la reducción de la Marina por los muchos gastos, y se transfiere a los oficiales al servicio de la artillería, luego de un reajuste; a los individuos en general que no se les puede retirar se les ubica en la construcción del *Lanchón de la Plaza* para sustituir al antiguo que se encuentra en malas condiciones<sup>8</sup>; en 1814, además de los gastos de mejoramiento y reparación de buques e instalaciones, hay otros desembolsos importantes; dice el Virrey en su "memoria" que si en tiempos normales los gastos son muy fuertes, ahora, en años graves y difíciles, éstos se hacen insoportables<sup>9</sup>.

*"La alta graduación de sus Gefes, el exesivo numero de Oficiales de Guerra y de Ministerio sus crecidos gozes, los gastos indispensables para mantener los buques de la dotación y las frecuentes arribadas y Comisiones de otros, han consumido caudales que no alcanzan á cubrir aquí sus provechos. Asi lo conosí desde que ingresé al mando..."*<sup>10</sup>; dice que como no puede "...alterar las disposiciones del Gobierno...", procura que todo produzca el mejor beneficio<sup>11</sup>; hay un momento en que se debe a la Marina hasta cinco meses de sueldos<sup>12</sup>. En fin, este tema preocupa y acompaña al Virrey en su gestión en Lima y perturba un plan de largo alcance.

## LA PRESENCIA DE EXTRANJEROS

En esta cuestión la influencia del movimiento marítimo es capital. Los documentos que llegan en los buques y vienen de ultramar y de lugares cercanos, los pasajeros que merecen sospecha, el contacto con problemas de otros ambientes, los intentos de contrabando, todo es peligroso en la prudente imagen del Virrey, cuando aparece la noticia de la presencia de un buque extranjero.

*"Además de perjudicial juzgo la comunicación y frecuente trato con los Extranjeros de muy expuesta y peligrosa"*<sup>13</sup>.

Por ejemplo, en abril de 1809 Abascal informa del arribo al Callao de la fragata inglesa *Higginson*, y pocos días después, de la *Catalina*. Vienen ambas con crecidos cargamentos que intentan vender, mas el Virrey no accede a dar tal permiso. Dice éste que los ingleses quieren realizar comercio directo en estos dominios, ocasionando con ello la ruina del "...nacional, y nuestras fábricas con los demás perjuicios..."<sup>14</sup>.

Bien se sabe cómo es casuística, muy variada, la legislación sobre el ingreso de extranjeros a la jurisdicción virreinal.

El Marqués de la Concordia, el 15 de enero de 1811, se dirige al Ministro de Gracia y Justicia, y considera las medidas para la admisión al Virreinato; se refiere al pasaporte otorgado por el Ministerio y al visto bueno del Juez de Arribadas de Puerto, que no esté en poder del enemigo<sup>15</sup>. Más tarde, el 6 de mayo de 1814, le manifiesta al Secretario de Estado, que recibe la orden reservada para que salgan del Virreinato los extranjeros sin pasaporte de las autoridades competentes; expresa, que se inicia la "averiguación"<sup>16</sup>.

### LA DEFENSA DEL LITORAL

Mendiburu recuerda con claridad en su bellissimo artículo sobre el Virrey Abascal, la obra de este gobernante en la defensa de la costa; muestra cómo con su mirada larga y su mentalidad de gobernante previsor procura mantener "...su preponderancia marítima..."; envía tropas y pertrechos a Chile y a la costa inmediata a la capital; refuerza los Castillos del Callao.

*"En cuanto a las costas inmediatas a la capital cubrió con artillería y guarnición la caleta denominada "Achira" tras del cerro de Chorrillos; y combinó un plan de defensa para que el (sic) caso de que los enemigos intentasen obrar desembarcando por Ancón u otro punto más cercano al Callao"*<sup>17</sup>.

### LA FIDELIDAD A FERNANDO VII

En su "memoria" Abascal recuerda con vanidad no disimulada y en el fondo con satisfacción, como jamás duda sobre quien es el monarca legítimo y como en "...un secreto impulso de su corazón..." jura a Fernando VII. El mismo tono, la misma actitud, lo mantiene José Pascual de Vivero, en el Apostadero del Callao, quien en febrero de 1809 manifiesta al Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, su fidelidad al rey<sup>18</sup>.

### DISPOSICIONES NAVALES

Varias, heterogéneas, nutridas de información, muy densas, son las diversas noticias con las varias resoluciones que en tiempo de Abascal se adoptan vinculadas con la estrategia marítima, y con las nuevas que llegan de los primeros levantamientos en la América Española.

En 1807, se presenta un conflicto entre el Capitán de Puerto del Callao don Fernando Camúñez y el Comandante Interino



del Apostadero don José Pascual de Vivero; en 1808, recibe indicaciones sobre como debe quedar el apostadero del Callao "...en cuanto a oficiales"; en 1809, se toma disposiciones sobre la situación económica del Apostadero de Lima, se establece las facultades del Comandante del Apostadero y la competencia del Virrey<sup>19</sup>; en 1810, se recibe la orden de armar buques en el Callao para prevenirse contra las actividades de una goleta americana con emisario del gobierno "intruso" de España<sup>20</sup>; en 1811, el Comandante de Marina informa que la corbeta *Castor* está próxima a desempeñar la comisión para la cual se le destina, es decir, estar preparada para cualquier emergencia<sup>21</sup>; en 1813, refiere el Virrey en su "memoria", la salida del *Potrillo* "...buque unico de guerra del Apostadero..." en misión de observación, cerca del puerto<sup>22</sup>; en el mismo año, se levanta en Pisco la tripulación de la fragata de comercio "*nueba Limeña*" que con cargamento de aguardiente toma el rumbo de Chile, se encomienda al bergantín *Potrillo* la persecución de la nave que fue capturada, pero se va a pique a la altura de Coquimbo y se consigue salvar la tripulación<sup>23</sup>; en 1814, se envía refuerzos a Arica<sup>24</sup>; entre 1813 y 1814 hay diversos incidentes con el bergantín *Potrillo* y la fragata *Perla*, que armados por los "rebeldes" de Chile, son reprimidos por las mismas tripulaciones<sup>25</sup>; en 1814, sale para explorar la costa el bergantín *Potrillo*, alias *San José*<sup>26</sup>; en 1815, se cierra el puerto del Callao, el 28 de marzo, y a causa de las noticias de buques "insurgentes" se adoptan providencias para resguardo de la costa, y luego desmentida la noticia, se vuelve a abrir el puerto<sup>27</sup>.

### PROPAGANDA REVOLUCIONARIA

Abascal en uno de los quilates de su actitud personal y de su gobierno, no piensa mantener los dominios de la Corona a través de una política sólo de espera y de defensa; él con inteligencia previsor, con la mirada puesta muy adelante, antes que la batalla y la acción naval, piensa en la influencia de las personas, en el valor de las ideas, en la eficacia de la propaganda revolucionaria. En su "memoria", de tan rico contenido ideológico, se desprende múltiple material para este "escarceo" de penetración humana, de difusión de volantes, de contacto amistoso, de trasmisión de inquietantes noticias, de la llegada de un buque que mueve a sospecha.

Como ejemplo de una actitud más amplia puede citarse algún caso. Se preocupa por averiguar si los miembros de la tripulación del bergantín *Flecha*, armado en corso, tienen "...algún origen revolucionario como (sic) lo inducian los partes de la Costa"; dice que debe cuidarse muy en especial a los "...Espías

y Apóstoles de la revolución de la América que según ordenes del Gobierno se suponía haber pasado á estos Dominios en buques de los Estados Unidos..."<sup>28</sup>.

Varios otros son los testimonios que reflejan la inquietud del Virrey con su atención puesta simultáneamente en todos los puntos cardinales del Virreinato, y con la indudable virtud que atiende un tema urgente y no posterga otro asunto de importancia, también inequívoca. Hay en Abascal jerarquía, orden para los asuntos, criterio.

Una cita de su misma "memoria" refleja esa preocupación por lo particular y por lo general, del mismo modo.

*"La falta de noticias de Chile la detención de Ramires en Arequipa contra la voluntad de este gran Oficial, y la precisión de mandar Buques á Panamá con los demás negocios consernientes al despacho de este vasto Gobierno eran otras tantas ideas que se disputaban entre sí la preferencia con que debían ser meditadas..."*<sup>29</sup>.

### EL TEMBLOR DE 1806

Entre los hechos notorios del tiempo del Marqués de la Concordia, vinculados con el mar, debe citarse el fuerte sacudimiento de tierra, el 1° de diciembre de 1806, a las seis de la tarde, el cual tuvo en el Callao gran intensidad, ocasionando la salida del mar en varios puntos y el maltrato y deterioro de buques<sup>30</sup>.

### LA PREOCUPACION DE ABASCAL POR LA MARINA

Si se compara al Virrey Abascal en la preocupación frente a la Marina con el Virrey Gil de Taboada, sin duda se advierte en éste una dedicación preferente, más intensa, más notoria.

No obstante, no puede afirmarse, como lo recoge un texto de 1817, que Abascal tiene poco aprecio por la Marina. El, y éste es mérito principalísimo de su gestión de gobernante y muestra de su amplia escala humana, se preocupa por todos los problemas del tiempo —como antes ya se dice— y dentro de ellos le concede atención a la Marina en la defensa de la costa, en la preparación de buques, en el cuidado de oficiales, en el envío oportuno de embarcaciones a lugares necesarios.

No es Abascal un virrey dedicado al tema de la Marina, pero tampoco puede afirmarse que sea un desdeñoso frente a los asuntos del mar<sup>31</sup>.

\*

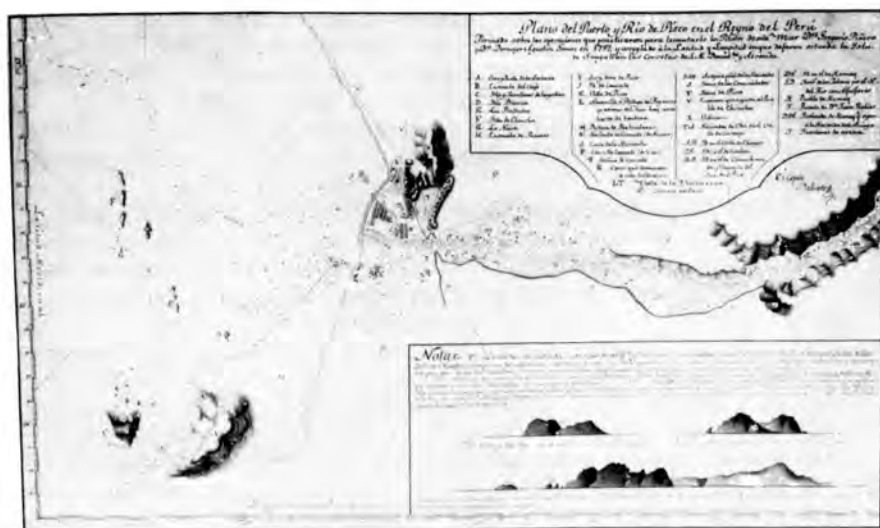
Frente a las múltiples esperanzas de un extenso refuerzo naval y militar, frente al envío de medios extraordinarios de

transporte para habilitar las nuevas fuerzas, Abascal con desconfianza y pena no oculta la desorientación que encara. Las fuentes son nutridas para atender el tema de los aprestos navales durante el gobierno de Abascal; hay consideraciones de orden general, planteamientos teóricos, y amplias referencias muy concretas sobre diversas embarcaciones y refuerzos.

Hay un proyecto nuevo para la organización de apostaderos en América, se considera la escasez de buques y se menciona a los guardacostas<sup>32</sup>; atiéndese a la duración de los mandos de buques en ultramar<sup>33</sup>. Util de verdad es la disposición que se dedica a considerar a los mercantes y la necesidad de artillarlos para el transporte de tropas a América, y que un oficial de marina se encargue del mando; igual referencia sobre el mando de un oficial de marina en los buques que conduzcan tropas a ultramar y mención a que se retarde la salida y se forme una importante fuerza naval en el Pacífico<sup>34</sup>. Un tema, el caso concreto de la fragata transporte *San Juan Bautista*, se presenta sin duda con mayor frecuencia; el Teniente don Ramón Bañuelos, Comandante de dicho buque, manifiesta su preocupación "...por el crecido número de tropas que tiene a bordo"<sup>35</sup>; y en enero de 1816, ya en las postrimerías del gobierno de Abascal, nuevamente aparece el tema de la falta de caudales al referirse a que no se puede completar la habilitación de la fragata *Venganza*<sup>36</sup>.

Es nutrida la información del tiempo abascaliano sobre el movimiento de buques vinculado con la defensa del Virreinato. Se afirma que el *Asia* estará pronto el 8 de octubre de 1809, para salir rumbo a Lima<sup>37</sup>; se habla de fletar la fragata *Minerva*, al mando del Teniente de Navío Conde de San Isidro<sup>38</sup>; para la expedición a América se menciona la compra en Cádiz de la fragata *Regencia*, antes *Tomás de Nordfol*, y *Socorro*, antes *María Francisca de Boston*<sup>39</sup>; refiérese que la fragata *Venganza*, destinada a la expedición de Lima, ingresa a La Carraca para verificar sus fondos<sup>40</sup>; hay información de la corbeta *Sebastiana* que sale para Lima, en 1814<sup>41</sup>; entre 1813 y 1814 refiérese la pronta salida de la expedición del *Asia* para Lima<sup>42</sup>; en febrero de 1815 se menciona la llegada al Callao del último buque del convoy del *Asia*, la fragata *Veloz Pasajera*<sup>43</sup>; en 1815, considérase la habilitación del dique de La Carraca y el apresto de cuatro buques y se subraya la "*necesidad de mantener la competente Marina para reducir a obediencia y mantener en ella a las Américas*"; enumérase a las fragatas *Venganza*, *Esmeralda* y *Proserpina*<sup>44</sup>; hay referencias a las tropas que en convoy van a Portobelo, a La Habana, y a Lima "*...sale el convoy con las tropas que manda el Brigadier D. Fernando Millares, con las fragatas Castilla, Guipuzcoana, Elena, Belén, Veloz Pasajera y Todos los Santos, con 1,869 hombres, destinados a Portobelo, camino de Lima*"<sup>45</sup>; en mayo de 1815 se alude que no llegan a Panamá las tropas que

“Plano del Puerto y Río de Pisco en el Reyno del Perú. Formado sobre las operaciones que practicaron para levantarlo los Pilotos de esta Mar D.n Gregorio Piñero y D.n Domingo Agustín Gomez en 1797; y arreglado a la Latitud y Longitud en que dejaron situada la Isla de Sangallán las Corvetas de S.M. Descubta y Atrevida”. Museo Naval Madrid. Bandeja XXXV — Carpeta D-Nº 12 “Copia por Baleato; firma autógrafa, clave toponimica; lavada en gris las costas y orografía; calidad del fondo; nudo con media lis; sondas; fondeaderos”. Del fichero de cartografía del Museo Naval.



se esperan<sup>46</sup>; en junio de 1815, hay noticias de La Habana de las tropas que van a Panamá con destino a Lima<sup>47</sup>; en la misma fecha aparecen largas referencias a la expedición de Morillo a Costa Firme y a las tropas rumbo al Perú<sup>48</sup>; en julio de 1815 se realiza una junta de marina en Cádiz, con el Inspector General de tropas de Indias, para considerar la habilitación de diques y buques<sup>49</sup>; atiéndose también a la de artillería de marina para los buques que transporten tropas a Indias, es el caso de las fragatas *Juan Bautista* y *Emulación*, destinadas a Lima<sup>50</sup>; considérase —noviembre de 1815— dedicar la fragata *Venganza* o la *Prueba* para la expedición a Lima<sup>51</sup>; ordénase —diciembre de 1815— luego que se "...apronte inmediatamente la fragata *Venganza* para escoltar la expedición a Lima"<sup>52</sup>; "...el Comandante de la fragata *Venganza*, D. Tomás Blanco Cabrera, esté a las prevenciones que dé el Inspector General de las tropas de Indias, en la comisión de la expedición a Lima"<sup>53</sup>; dedícase —diciembre de 1815— una referencia al estado de la fragata *Venganza*<sup>54</sup>; hay larga documentación sobre preferir a la fragata *Venganza* a la *Prueba* —enero de 1816— para la expedición a Lima<sup>55</sup>; igual que en el caso anterior se refiere a la fragata mercante *San Juan*, la cual lleva un número muy alto de tropas con destino a Lima —enero de 1816—<sup>56</sup>; en febrero de 1816 menciónanse los esfuerzos que realiza la Comisión de Reemplazos para la habilitación de la *Venganza* y los bergantines *Hiena* y *Alerta*<sup>57</sup>; tenemos documentos sobre la habilitación de la fragata *Venganza* y el bergantín *Alerta* —febrero de 1816— para la Comisión de Arbitrios<sup>58</sup>.

Hay un simpático y revelador conflicto administrativo sobre el embarque de un grupo de armeros necesarios para la marcha de la guerra, mas, como están sobrecargados los buques y según las autoridades competentes no es bastante la importancia del viaje, es imposible recibirlos sin riesgo del transporte.

El informe de la Comisión al Secretario del Despacho de Marina, de Cádiz, 20 de diciembre de 1813, dice en el fragmento central:

*"Esta Corporación al mismo tiempo que desearía complacer a S.A. con el cumplimiento de su Orden y que conoce la utilidad que puede resultar del transporte de estos operarios, no puede menos de exponer a V.E. para conocimiento de S.A. que es imposible verificar este embarco en ninguno de los buques mercantes de la expedición sin exponer el éxito de su viaje y a la Nación a unos perjuicios incalculables. Los víveres, aguada y repuestos están hechos con concepto a la total cabida de hombres, que es el número que se les señaló y no ha sido poco dificultoso combinar un aumento en razón de haberse pasado a esta Comisión la nota de veinte personas entre mujeres e hijos de los oficia-*

*les y tropa con las cuales no se había contado al tiempo de hacer el reparto ni constaba a este cuerpo otra cosa que el número de oficiales y soldados que debían embarcarse. Nadie mejor que S.A. conoce cuanto pudiera ser el daño de un recargo de gente para una navegación larga y penosa, y si el dueño de La Resolución o de otros buques con expediciones puramente de comercio habían de sufrir el perjuicio como de diez en este transporte, lo sufrirían como de ciento los dueños de los buques fletados expuestos a una arribada y a otras consecuencias aún más fatales, siendo todavía mayores y más transcendentales los que en caso si nuestro podría atraer a la Nación”<sup>59</sup>.*

Este texto muestra muchos casos análogos en los cuales dificultades económicas se añaden a la limitación material de los buques y a la grave conjunción de riesgos que esto implica.

Da origen a un interesante expediente sobre el envío de tropas de refuerzo a Lima, la solicitud presentada a la autoridad por “...individuos que abajo, firmamos, vecinos unos de esta Ciudad, recién llegados otros a ella, y todos del giro y Comercio del Perú”, de 1811, en el cual reitera con urgencia la necesidad de refuerzos para el Virreinato peruano<sup>60</sup>. El texto está firmado por 38 personas, todas vinculadas con negocios en el Perú<sup>61</sup>. No puede desconocerse, pues, que inspira ese documento junto con la preocupación por el porvenir de la Metrópoli, el interés económico, comercial, de los firmantes.

Aparece una imagen externa del Virreinato que por no demostrar disturbio extraordinario, tangible antes de los hechos de Pumacahua, habla sin distinguo de la fidelidad del Perú a Fernando VII, “...aquella porción ilustre y escogida del cuerpo político que otros ingratos hijos procuran despedazar so’ color de hipócritas apariencias y prevaleiéndose de la calamidad e infortunios que lo aquejan y fatigan”<sup>62</sup>. Preséntase a Lima como ejemplo de una fidelidad íntegra, que si se mantiene en toda América, la unidad del Imperio no ofrece riesgo. La mayor amenaza está, para los firmantes, en Buenos Aires:

*“Pero desgraciadamente Serenísimo Señor los disidentes de Buenos Aires que al principio alzaron el estandarte de la independenciam con disimulo y disfráz ya quitados el velo con que encubrían sus intentos, los proclaman abiertamente sin rebozo ni pudor y no contentos con su deserción criminal procuran incitar a los pueblos y provincias limítrofes a seguir su mismo ejemplo. Toda especie de ardidés y maquinaciones ha sido empleada a este fin, sugeriones insidiosas propuestas alagüeñas, alianza y libertad exageradas y sucediendo a opresión y esclavitud antiguas noticias forjados a su amaño de la pérdida total de la península y últimamente qué horror, hasta la fuerza armada*

*se ha dirigido contra los leales y sumisos a la causa y gobierno de España*"<sup>63</sup>.

Y reconocen el riesgo que se halla en el Alto Perú; para los firmantes el aislamiento de Lima frente a Buenos Aires reside en una fuerza terrestre competente que pueda dominar en La Paz, Chuquisaca, Oruro, Cochabamba y Mineral de Potosí,

*"...que cerrando el paso de esta cadena de montañas aislan los rebeldes de Buenos Aires a sus escasos recursos y deciden la suerte de la sublevación en aquel continente en contra de sus discolos promovedores"*<sup>64</sup>.

Es la opinión de hombres de negocios consiguiente con la rutina castrense de la época.

La clara ruptura del nexo del Alto Perú con Buenos Aires será suficiente para obtenerse la seguridad de Lima. Estos hombres no imaginan que el verdadero riesgo para el Virreinato no está en el Alto Perú sino en la concepción sanmartiniana que por el camino del mar pretende el dominio y la conquista de éste.

Es útil ponderar esta representación de comerciantes para añadir un nuevo elemento al ya confuso panorama político peninsular frente al tema de Indias. Intervienen no sólo los hombres castrenses, no sólo los encargados de la hacienda pública, no sólo los gobernantes del alto nivel, no sólo los teóricos o los polemistas políticos, interviene también el interés económico y comercial de los hombres que en Cádiz tienen vinculación directa con el Perú<sup>65</sup>. Esta es una muestra más de lo que siempre importa reiterar: cómo nunca es clara una visión de la Independencia si se quiere mostrar sólo un rumbo de ella; en cambio sí es exacta su imagen si se coordinan los diversos aspectos en el intenso entretejido humano que la integra.

## NOTAS AL CAPITULO

1. *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1º, pp. 87-90, 93-95. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
2. *Ibidem*, pp. 116-120, 123-124.  
Asimismo en 1800, el Virrey O'Higgins informa sobre la presencia, en las inmediaciones del Callao, de un navio hamburgués, el cual es obligado a alejarse por no tener la autorización necesaria para ingresar al primer puerto.— *Ibidem*, pp. 109-113.
3. AVILES Y DEL FIERRO, Marqués de Avilés, Gabriel de... *Memoria*.— pp. 42 a 65.
4. *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1º, pp. 133-134, 135-139, 153-155. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
5. *Ibidem*, pp. 164-165. Siendo Abascal Vice-soberano del Perú, se lleva a cabo el remate del buque en 28,641 pesos y del cargamento en 90,000 pesos, dinero que pasa "... en calidad de depósito..." a las Reales Cajas de Lima.— *Ibidem*, pp. 168-169.
6. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 379.
7. *Ibidem*, pp. 377-378.
8. *Ibidem*, p. 388.
9. *Ibidem*, pp. 404-405.
10. *Ibidem*, p. 380.
11. *Ibidem*, p. 381.
12. *Ibidem*, T. II, p. 138.
13. *Ibidem*, T. I, p. 408.  
Es tan grave su preocupación ante la llegada de extranjeros, que en junio de 1812, avisa que "...ejercerá la mayor vigilancia sobre los extranjeros que arriben, y en particular con los que lleguen a bordo de embarcaciones norteamericanas".— *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1º, p. 266. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
14. *Ibidem*, pp. 180-182, 182-188.
15. A.G.I. ... Lima, 741.
16. *Ibidem*. Lima, 746.
17. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico*.— T. I, pp. 62-63.
18. *Ibidem*, p. 74.
19. GUILLEN, Julio... *Indice*. T. I, pp. 293, 294, 294-326.
20. *Ibidem*, p. 294.
21. *Ibidem*, pp. 310 y 318.
22. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 397.
23. *Ibidem*, p. 396.
24. *Ibidem*, p. 399.
25. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 113.
26. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 319.
27. *Ibidem* pp. 85 y 296.
28. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, pp. 386-387.
29. *Ibidem*, T. II, p. 515.
30. MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.*, T. I, p. 65. Este tema se menciona, igualmente, al estudiar el puerto del Callao.
31. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 86, 314.  
Según Mendiburu, en 1810 el Jefe de la Escuadra, don José Bustamante



## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- y Guerra obtiene el nombramiento para reemplazar a Abascal, mas no viene al Virreinato.— MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.*, T. I, p. 95.
32. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 42.
  33. *Ibidem*, p. 25.
  34. *Ibidem*, p. 12.
  35. *Ibidem*, p. 13.
  36. *Loc. cit.*
  37. *Ibidem*, p. 4.
  38. *Ibidem*, pp. 41 y 295.
  39. *Ibidem*, p. 33.
  40. *Ibidem*, pp. 33 y 295.
  41. *Ibidem*, p. 9.
  42. *Ibidem*, pp. 10 y 39.
  43. *Ibidem*, pp. 296 y 321.
  44. *Ibidem*, pp. 33 y 42.
  45. *Ibidem*, pp. 10 y 158.
  46. *Ibidem*, pp. 312 y 301.
  47. *Ibidem*, pp. 235 y 301.
  48. *Ibidem*, p. 301.
  49. *Ibidem*, p. 33.
  50. *Ibidem*, p. 12.
  51. *Loc. cit.*
  52. *Loc. cit.*
  53. *Loc. cit.*
  54. *Ibidem*, p. 33
  55. *Ibidem*, p. 13.
  56. *Loc. cit.*
  57. *Ibidem*, p. 14.
  58. *Loc. cit.*
  59. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 67, del 16 de enero de 1814.
  60. *Ibidem*, Doc. N° 23, anexo 8, del 22, 23 de noviembre y 3 de diciembre de 1811.
  61. *Loc. cit.*
  62. *Loc. cit.*
  63. *Loc. cit.*
  64. *Loc. cit.*
  65. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 5.  
Sabía el Virrey Abascal, según García Camba, que recibiría de refuerzo no más de 1,600 hombres, y de acuerdo con esta información despacha los buques para su transporte al Peru.— GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*.— T. I, cap. VII, pp. 160-161.  
Hay dos testimonios de García Camba que confirman: cómo las tres fragatas con la mayor parte de la tropa tocan en Paita para descanso y para aliviar a los enfermos; cómo a mediados de junio de 1815 se embarca nuevamente la tropa en los buques menos el escuadrón Dragones de la Unión, el cual permanece en Panamá hasta la llegada del transporte que lo conduzca al Callao.— *Ibidem*, cap. VIII, p. 176.  
Los documentos justificativos que aparecen en el testimonio de Valdés, reiteran y añaden datos a los que aporta García Camba.— TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. III, vol. I, cap. II, pp. 150-151.

### Capítulo III

## EL TIEMPO DE PEZUELA

Lo que se expresa para el caso de Abascal tiene redoblada significación en el tiempo de Pezuela. Durante su gobierno el mar es campo de operaciones más urgentes, en muchos casos, que la tierra misma, y siempre del mar se espera el apoyo de España para una guerra rápida y eficaz con los patriotas. Es el mar en la época del Virrey vencido en Aznapuquio, un actor que aparece en el diario del Vice-soberano constantemente. Y hay algo más; antes de marcharse Abascal del Perú, ya en la mente de San Martín aparece clarísima la vocación marítima de la guerra de la Independencia, y esto lo advierte progresivamente el Virrey Pezuela. En su "diario" revela preocupación tensa frente a la llegada de enemigos por el camino del mar. Puede prepararse una antología del mar en el pensamiento político y militar de don Joaquín de la Pezuela.

Un texto de octubre de 1816 expresa, con lamentos, cómo la Marina no cuenta con los medios necesarios para oponerse a los enemigos del Imperio y piensa que con el trámite administrativo sólo se "perderán" las Américas<sup>1</sup>.

El informe del Ministro de Marina José Vázquez Figueroa, del 1º de marzo de 1817, postula interesantes consideraciones.

*"Y ¿quién puede desconocer la importancia de una fuerte y floreciente Armada Naval en una Nación, cuyas costas bañan las aguas del Océano y Mediterráneo, que posee inmensos dominios de la otra parte del mar, y que apenas reconoce aquí, y allí otros límites que los de las aguas, que por todas partes le circundan? Esta verdad incontestable,*

*reconocida en todos tiempos, y ocasiones, cobra más fuerza, por desgracia en la época presente, en que la fatal tea de la rebelión, y la discordia corre y abraza los Dominios Americanos, para cuya extinción, y sometimiento (no pensemos otra cosa) es indispensable, y bastaría una competente fuerza Naval, que cubra constantemente las costas de aquellas extensas Posesiones, interceptando los auxilios ilícitos y fraudulentos de los reveldes, y su mucho trato sugestiones y prevaricación”<sup>2</sup>.*

Luego analiza el Ministro “...los evidentes y crecidos apuros de la Nación, que no permite sostener una fuerza naval, qual pudiera en tiempos más felices, y como era menester para el logro completo y pronto de aquel objeto”<sup>3</sup>.

El dictamen de Manuel López Araujo sobre el plan de reforma de la hacienda de 1817, abunda en las mismas consideraciones.

*“Las revoluciones de las Américas y el deplorable estado del comercio exigen en mi concepto por precisión y utilidad general el que a la mayor brevedad posible se fomente la Marina con el aumento de buques”<sup>4</sup>.*

El pensamiento mismo del Virrey Pezuela es muy claro frente a la necesidad de la Marina, y en la polémica sobre su gobierno, en su defensa y en los cargos que contra él se formulan, el tema de la situación de la Armada y de la organización de unas fuerzas navales está presente a menudo.

Hay un texto del mismo Virrey, de Lima, de setiembre de 1820, ya con las fuerzas de San Martín en el Perú y con la presencia de su escuadra, dice:

*“...la guerra no se concluye y, cuando más, variará algún tanto de aspecto, porque mientras aquél con la exorbitante superioridad de sus fuerzas maritimas pueda moverse sin riesgo de un punto a otro, y fijarse en el territorio que más le acomode, le será también fácil concitar a su favor y contra nuestra causa, la porción de elementos que le ofrece el estado de la opinión en América y el deseo muy general de establecer su independencia de la España”<sup>5</sup>.*

Más tarde reitera su pensamiento al embajador español en Londres: “...pero es preciso que nuestro gobierno supremo esté persuadido que sin la superioridad marítima, nunca se asegurará esta preciosa parte de la monarquía”<sup>6</sup>.

De fecha anterior a los textos citados, del 6 de mayo de 1820, es el oficio de la Junta Permanente de Arbitrios, a Pezuela, y en dicho testimonio se renueva la misma noción, sin la Marina “...no es posible auxiliar los interesantes puntos ultramarinos en medio de la mayor abundancia de recursos...”<sup>7</sup>.

Pezuela en su “manifiesto justificativo” dice:

*“El problema de la conservación de la América se ha de resolver en la Península; si arriban oportunamente los re-*

*fuerzas que yo he pedido con toda urgencia... muy vana será la gloria de los nuevos gobernantes; la fortaleza de los recursos disimulará los vicios del régimen*"<sup>8</sup>.

*"En una palabra, este es el origen de nuestros presentes conflictos, y lo será de la pérdida total de la América si no se verifica el arribo de las fuerzas navales que se esperan en consecuencia de mis vehementes clamores y de haber asegurado reiteradas veces al supremo Gobierno que sin el dominio del mar es imposible salvar estos países"*<sup>9</sup>.

Hay un testimonio, eventualmente polémico y duro, de García Camba, quien en sus valiosas "memorias" dice: "...nada se emprendía por mar, por respeto a la superioridad que se conocía en las fuerzas del almirante Cochrane"<sup>10</sup>.

Evidentemente en esta coordenada de virreyes de las postrimerías del dominio español en que aparece la guerra y el futuro del Imperio vinculados con una Marina poderosa, hay que reconocer que es fundamento, por lo menos parcial, de esta actitud, la imagen metropolitana de dichas autoridades, vale decir que ellos esperan el remedio de la Metrópoli y de allí la salud para todos los dominios. Esto no niega, sobre todo en el caso de Gil de Taboada, la existencia propia de una mentalidad que podría entenderse como marítima o marinera; tampoco puede desconocerse que hombres como Abascal y Pezuela, por razones de la guerra, tienen que contemplar inmediatamente la presencia del enemigo por la vía marítima. En toda forma no puede establecerse una comparación en plano idéntico entre estos hombres representantes del Imperio de ultramar y los hombres que actúan con mentalidad criolla.

\*

Se conoce la constante preocupación de Pezuela por un florecimiento de las fuerzas marítimas; se conoce, asimismo, la vinculación estrechísima que advierte éste entre el dominio del mar y el futuro del Imperio.

Ahora, interesa considerar en concreto las diversas posiciones en el campo de la ayuda de la Metrópoli que se presenta en el tiempo del infortunado Virrey, quien sin duda en Lima recuerda sus días de desarrollo militar en la campaña del Alto Perú.

Pezuela, vale la reflexión, pertenece a un nuevo tipo de virrey. El último de los clásicos, que continúa labores administrativas y de gobierno, es Abascal. Pezuela, artillero de profesión, más que virrey gobernador es un guerrero que tiene que confiar en las naves las subsistencias del inmenso poder entregado a sus manos. La diversa correspondencia de Pezuela y su diario de Gobierno, ambos testimonios, ofrecen una nutrida cantera de información y criterios.

Con pena, con nostalgia lógica, Pezuela recuerda la angustia al preparar las fragatas mercantes *Bretaña*, *Resolución* y *Preciosa*, para que "...a toda prisa..." en Panamá reciban el "...segundo Batallón de Burgos y el segundo escuadrón de Lanceros que por aquella larga, enfermiza y penosa vía venían a reforzar el ejército del Alto Perú"<sup>11</sup>. No obstante, prosigue, "...habiendo el Sr. Morillo detenido estos cuerpos para hacer la guerra en Caracas, fué inútil el envío de dichas Fragatas y su inmenso costo de 95 pesos por individuo, y 45 por estadia..."<sup>12</sup>; lamenta la permanencia en Panamá hasta "...haberse inutilizado los víveres y casi los mismos buques en aquél corrompido puerto que los deteriora mucho..."<sup>13</sup>.

Dice en fin que en el orden económico tiene que pagar 120.000 pesos. Preocúpase el Virrey, del mismo modo, de los riesgos de corsarios<sup>14</sup>.

Para 1818 redobra la preocupación de Pezuela, y las informaciones de Chile aumentan la zozobra y le conceden a la espera de noticias del Sur un carácter no de ilusión para el guerrero que espera la lucha, sino de honda y vigilante perplejidad por la ausencia de una actitud clara de la Metrópoli frente a la ayuda naval y por la orfandad que se desprende de su aislamiento. Es Pezuela, de algún modo, un virrey prisionero de una estrategia que no puede soslayar, sin los medios para encararla con firmeza<sup>15</sup>.

En correspondencia con el Conde de Casa Flores, embajador de su Majestad en el Brasil, y en su mismo "diario", el Virrey, en notas que corresponden a 1818, abunda en la misma consideración de la espera de los refuerzos de España.

"Aguardo con ansia una división de dos mil hombres de infantería, caballería y artillería que quedaba preparándose en Cádiz en el mes de febrero y convoyada con una fragata de guerra, y según cartas particulares por un navío y una fragata rusos de los que estaban ya fondeados en aquella bahía, debía salir en todo el mes de marzo o principios de abril"<sup>16</sup>.

La pérdida de la *María Isabel* representa para el dominio vi-reinal una particular desgracia y subraya cómo el problema no se encuentra sólo en despachar de Cádiz una poderosa armada, sino, además, en recibirla con apoyo vigilante y andar muy cerca del estrecho para poder avanzar con relativa seguridad por un litoral donde una buena parte está dominada por fuerzas patriotas.

"Esta desgracia (de la "María Isabel") hizo variar todos mis planes, pues si se hubiera unido a nuestras fuerzas marítimas del Callao, dominaríamos este Mar del Sur; las fuerzas del Virreynato y ejército obrarían activamente,

*el comercio saldría de su paralización y habría menos trabajos para mantener la guerra*"<sup>17</sup>.

Con la opinión de los tres sub-inspectores y del Comandante de Marina se acuerda pedir a la Corona dos navíos; "que se..." pida "...a S. M. toda clase de armas de chispa y blancas, 60 cañones del calibre de a 18 para armar algunos buques y algún balerio"<sup>18</sup>.

Aparece el proyecto del Virrey de remitir a España una corbeta de guerra con el Brigadier Osorio<sup>19</sup>.

Poco tiempo antes de la llegada de San Martín al Perú, en carta al General Ramírez, del 28 de agosto de 1821, el Virrey ya atiende a las fuerzas que disfruta entre manos más que a la esperanza de lo que puede venir de España.

*"...arreglemos también nosotros el repartimiento y colocación de las fuerzas con que contamos en el día, ya que la trágica suerte de las expediciones marítimas con que trataba de auxiliarnos la Metrópoli ha dejado estas costas á la discreción de nuestros enemigos..."*<sup>20</sup>.

Hay un texto del 16 de diciembre de 1820, donde Pezuela, con la presencia de San Martín en el Perú, después del fracaso de las negociaciones de Miraflores, y en la misma inseguridad interna que vive, manifiesta:

*"...que aun cuando nos vinieran tales auxilios, y llegasen á tiempo, y aun lográsemos con ello alguna ventaja, en el estado á que han venido las cosas, ésta no sería sino muy efímera y pasajera: que por lo que respecta á la venida de navíos de que se ha hablado últimamente, si ésto se verificase vendrían sólo á arruinarnos más con sus enormes gastos, y aumentar la marina del enemigo: que además, con la revolución de Guayaquil, ya no tenemos astillero, ni un palo para reparar un buque: que de consiguiente, el enemigo tiene, y tendrá el dominio absoluto de este mar, y todas las ventajas que ésto le proporciona, sin que jamás podamos desposeerlos..."*<sup>21</sup>.

Es un testimonio en el cual coordínase el sentido realista del gobernante y del guerrero con la imagen clara y dolorosa del político que postula su defensa.

El prólogo al diario de Pezuela, que preparan Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena, interpreta con propiedad la política marítima del Virrey Pezuela:

*"...la guerra se perdió cuando, por una sucesión de imprevisibles desdichas, la escuadra que remitió España cayó en manos de los insurgentes. En su Manifiesto de 1821 repite Pezuela el apotegma que sin el dominio del mar, era imposible salvar al Perú de las acometidas del enemigo. De nada servían las tropas, si no podían desplazarse a los lugares amagados"*<sup>22</sup>.

Ya en textos anteriores donde se ve la situación española directamente frente al caso de la ayuda naval a América pondérase el grave problema de la falta de dinero y se contemplan diversas opiniones sobre el mismo tema. En los días de Pezuela las condiciones no varían y más bien se insiste en la gravísima situación financiera que perturba la pronta preparación de la escuadra. Háblase del excesivo gasto que precisa la dedicación y sostenimiento de cada buque; de las dificultades para la adquisición de ellos; y hay un texto del 11 de octubre de 1817 en el cual se subraya cómo todos los problemas vienen de la falta de fondos.

El utilísimo índice de Julio Guillén, del Archivo de la Marina Española, insiste en el mismo tema<sup>23</sup>.

### LAS DISPOSICIONES DEL VIRREY

Bien se conoce el sentido beligerante del gobierno del antiguo jefe del ejército del Alto Perú, bien se conoce, asimismo, la vieja línea que advierte en el predominio marineró la columna vertebral de la defensa del Imperio. Sobre estas premisas se desarrolla el movimiento naval en los años 1816 a 1821, en los cuales el gobernante español no sólo confirma la significación del dilatadísimo litoral peruano, sino que es médula de su acción política y militar el dominio del mar, la amenaza del desembarco de fuerzas enemigas y la pronta, necesaria, preparación de las defensas.

Interesa —no es de rutina— seguir a don Joaquín de la Pezuela en ese derrotero en el cual, sin duda, vive con nostalgia la habilidad de un militar que advierte la impotencia de su estilo cuando todo, él mismo lo reconoce, se esclarece en el dominio sobre el mar. Su "manifiesto" es fuente polémica, luminosa, para ver su obra y su pensamiento, con riqueza y sin traición.

Afirma que "...el imperio del mar es absolutamente necesario para la conservación del Perú..."<sup>24</sup>. "Mis principales conatos eran conservar la superioridad del poder marítimo, como que con él se aseguraba el Virreynato..."<sup>25</sup>. Este es el fundamento de su acción, que ya se conoce. No obstante, a este planteamiento genérico añádesse la acción de San Martín en Chile, los tiempos del futuro Protector del Perú, la Expedición Libertadora, hechos todos bien conocidos por Pezuela.

Es verdad que desde los días de Chacabuco y de Maipú el problema de la Emancipación Peruana en el orden militar, es sólo "...cuestión de tiempo..."<sup>26</sup>. No puede desconocerse que hay en Pezuela junto a esta certidumbre teórica sobre el dominio del mar, incertidumbre, duda, inquietud, frente a los medios que deben adoptarse. En todo caso, de algún modo explica esta acti-

tud, la perplejidad frente a los posibles auxilios de la Metrópoli. Hay de verdad una oscilación curiosa entre momentos de optimismo y clarísimas horas con conciencia de un evidente y no lejano fracaso<sup>27</sup>.

Hay un tiempo de calma que puede ubicarse al principio del gobierno del Virrey, son los días que dibujan en la mente de San Martín la directiva del desembarco en las costas peruanas, mas, aún no hay en Lima una noción exacta de ese planteamiento<sup>28</sup>.

La fortuna virreinal en 1818 es, por razones obvias, absolutamente diversa; Pezuela le expresa al Comandante del Apostadero: *"...le impuse del eminente riesgo que corría el Virreynato del Perú, y en consecuencia toda la América Meridional, si no se ganaban horas en aprestar estas fuerzas marítimas para asegurar el bloqueo de Valparaíso e impedir una expedición que los enemigos debían disponer según el orden de las cosas contra las costas de Arequipa indefensas, así como lo estaba esta capital, por haber enviado las mejores y mayor parte de las tropas a la expedición desgraciada de Chile"*<sup>29</sup>.

Y aparece frecuente en sus alegatos, como desahogo humano o como disculpa, que

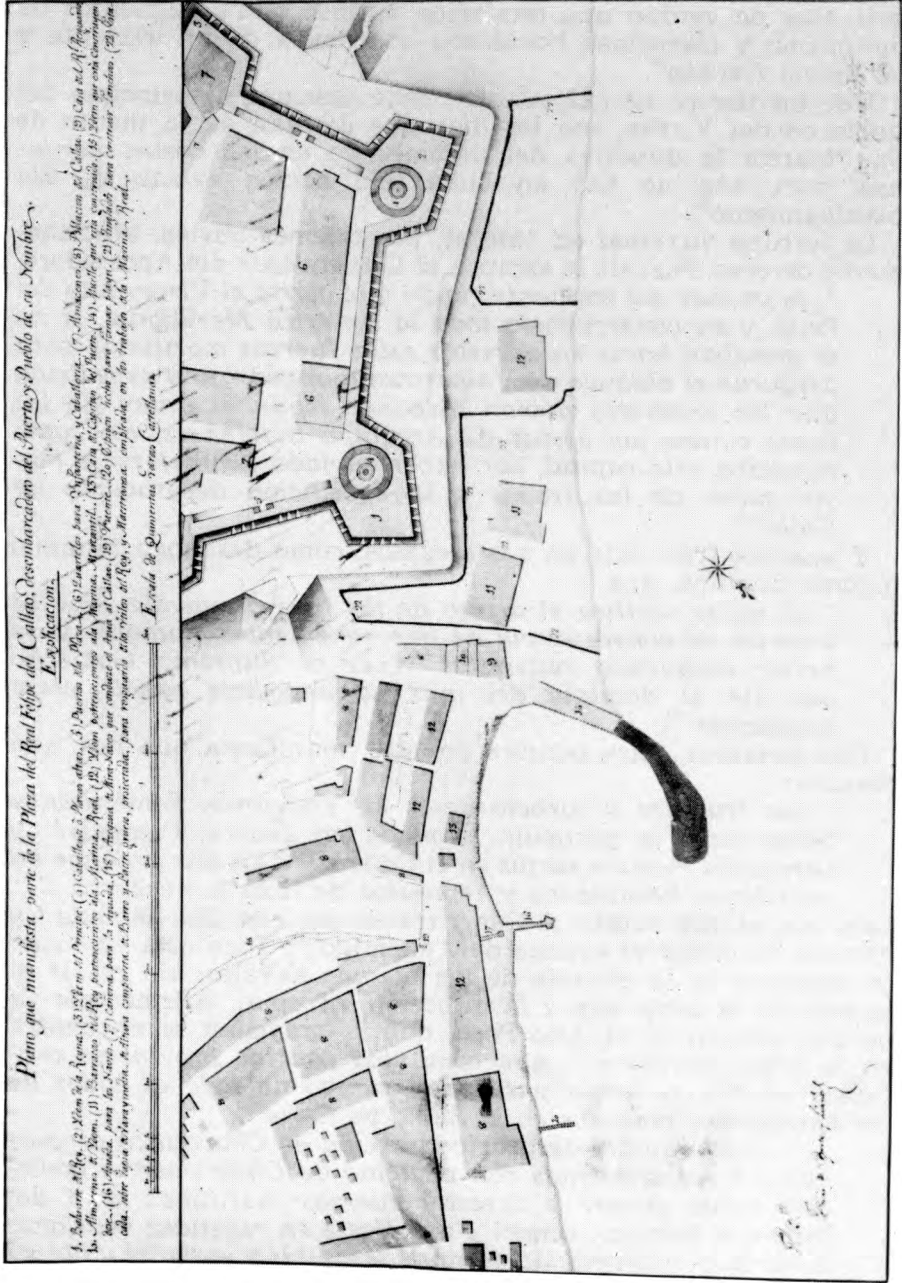
*"...si no se verifica el arribo de las fuerzas navales que se esperan en consecuencia de mis vehementes clamores y de haber asegurado reiteradas veces al Supremo Gobierno que sin el dominio del mar es imposible salvar estas posesiones"*<sup>30</sup>.

Con premura, para octubre de 1818, manifiesta que hay que preparar

*"...las fragatas y corbeta de S. M. Venganza, Esmeralda y Sebastiana, la particular armada en guerra, Cleopatra, y bergantín Pezuela surtos en el Callao, y á los que supongo en esta fecha habilitados y repuestos de todo lo necesario..."*<sup>31</sup>, para que salgan rumbo al Sur y traten con energía, habilidad y firmeza de evitar el avance del "enemigo"<sup>32</sup>. Todo está en juego en contorno de la eficacia de las fuerzas navales; ahí reside el secreto de la estrategia y la dirección virreinal. Afirma que ya no hay peligro en el Alto Perú, que la gravedad se encuentra en la línea marítima *"...que comunica con las provincias centrales, adonde se había variado el rumbo de todo el poder de los insurgentes reunidos en el Reino de Chile"*<sup>33</sup>.

*"...Desde que la desgraciada acción de Chacabuco proporcionó á los disidentes con el Reino de Chile puertos cómodos donde acoger y aprestar fuerzas marítimas para dominar el Pacífico, conocí y manifesté en repetidas ocasiones á nuestro supremo Gobierno la necesidad indispensable de*





"Plano que manifiesta parte de la Plaza del Real Felipe del Callao, desembarcadero del Puerto, y Pueblo de su Nombre". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXVI.— Carpeta A-Nº 4.  
"Original; firma autógrafa; visto bueno de Tomás de Ugarte; lavado en amarillo y gris; rosa con lis; escala en varas castellanas; clave toponímica". Del fichero de cartografía del Museo Naval.

*convertir toda su atención á la preponderancia de nuestra marina*"<sup>34</sup>.

La misma tesis, la tesis de Gil de Taboada, mas, con el aporte del inmediato, cercanísimo agobio. Hay la certeza en el objeto del desembarco del Perú:

*"...los repetidos anuncios de los grandes preparativos que hacia el enemigo y la ciencia cierta de que su proyecto favorito era la invasión del Perú, me hizo vacilar entre la necesidad de concentrar para su defensa las fuerzas de Chile y la importancia de mantener allí la guerra"*<sup>35</sup>.

Esta es durante un tiempo la tremenda incertidumbre del Virrey que de otro lado, concluye con la desgracia de la misma "expedición".

Desde otro ángulo hay momentos de optimismo, momentos que pertenecen a 1818 y que se verifican exactamente en una comunicación del 10 de octubre al Comandante General del Apostadero del Callao, en la cual afirma con seguridad teórica el predominio de la marina profesional: *"...la informal y naciente marina de nuestros enemigos no es capaz de competir con la que aprende el arte por principios establecidos..."*<sup>36</sup>. Sobre los oficiales de marina dice que *"...están sirviendo sobresalientemente"*<sup>37</sup>.

Con cierto entusiasmo y en el fervor del tono de defensa, dice que no sólo trabaja por mantener las comunicaciones en el largo litoral con los buques de guerra, sino que también usa navíos extranjeros que sirven para transporte y para proteger en diversas circunstancias los movimientos de buques mercantes. Preocúpase por alejar de la costa caballos, mulas, ganados, y todo lo que en un desembarco rápido puedan ganar con facilidad los enemigos<sup>38</sup>.

En su famoso y valiosísimo "manifiesto" Pezuela dice con verdad muy relativa olvidándose de la responsabilidad cierta en la pérdida de la *María Isabel* y de la *Esmeralda*, que:

*"Ninguna sorpresa han hecho los enemigos sobre las tropas de mi mando ni por tierra ni por mar, y han sido muchas las operaciones emprendidas á grandes distancias sobre este elemento dominado por la superioridad de sus fuerzas navales"*<sup>39</sup>.

Con la evidencia de infortunados acontecimientos para la bandera española, el mensaje de Pezuela en contorno de la Marina es un entretrejo de pena y un recuerdo de frustraciones. Los momentos de ilusión, la esperanza en la superioridad que viene de una formación profesional, todo ya pasa a segundo lugar ante la verdad del desastre.

*"Así acabó más de dos años há nuestro comercio, pereció la industria, se entorpecieron los conductos de la prosperidad general, las abiertas y dilatadas costas del Perú*

*han estado en un verdadero bloqueo y al arbitrio de ruinosas invasiones, y hasta nuestros abastos han quedado á merced de la codicia extranjera*"<sup>40</sup>.

En una nota de su diario que corresponde al 9 de setiembre de 1820 expresa: "*La maldición está con esta Marina*"<sup>41</sup>. Salvo la acción del apresamiento del bergantín *Maipú*, reconoce el Virrey que "*...todo ha sido perder en la Mar*"<sup>42</sup>; parece que todos los buques de guerra españoles "*...están concebidos en pecado Mortal*"<sup>43</sup>. Y hay conciencia que las fuerzas marítimas virreinales no pueden competir con los enemigos. Esta es afirmación, según Pezuela; del Jefe del Apostadero en una junta de guerra<sup>44</sup>.

A fines de 1820 la postura de don Joaquín de la Pezuela no sólo es pesimista, sino con evidencia de una derrota irrevocable para España. Ya no es la expectativa en la llegada de los buques y de los refuerzos peninsulares, ya no son los elogios a la oficialidad del Virreinato, ya no es la esperanza en una marina con tanta preparación y con tantas glorias.

El problema reside no sólo en enviar navíos, ni tampoco únicamente en enviar refuerzos, hay que coordinar el dinero necesario para el sostenimiento de unos y otros, y hay que preparar todos los medios, los aprestos, para que esos buques al pasar por riesgos marímeros y frente a enemigos hábiles, con audacia y con eficaz labor marinera, no vayan, como dice el texto con ironía inequívoca, a enriquecer la marina del adversario<sup>45</sup>.

Sin duda alguna la medida en el orden militar más grave y trascendente de su gobierno y eventualmente, asimismo, la disposición militar de mayor significado es el envío de Osorio a Chile. Esta expedición, que se estudia en el capítulo pertinente, no sólo tiene un valor en sí misma relativo a la lucha en la Capitanía General del Sur, sino que además está intimamente entretrejida con su destino, la seguridad del Virreinato, la tranquilidad de la costa peruana y la eventualidad de un desembarco<sup>46</sup>.

Es tema de frecuentes cavilaciones y de análisis de los peritos, el siguiente: ¿qué puerto puede ofrecer mayores ventajas para un desembarco de fuerzas enemigas? Hay la preocupación frente a los puertos del Sur, en determinados momentos, mas la congoja frecuente se halla en contorno de Lima; ¿cuál es la seguridad que ofrecen las bahías y puertos cercanos? Múltiples, de diverso orden, siempre ante la evidencia de un ataque o de una sorpresa, son las medidas que adopta el Virrey Pezuela. Hay aquí un concepto central, Pezuela asume una posición estrictamente defensiva; éste, su error capital no sólo en el orden militar y técnico, sino en el orden psicológico. Prueba de ello es la minuta de un despacho de Pezuela, a través del cual el Virrey muestra su constante preocupación ante el inminente desembarco de San Martín en costas peruanas. En este informe se ha-

bla de puertos continuamente vigilados para que el enemigo no se entere de los planes y movimientos. Dice, igualmente, "...*aunque se halla bien preparado para repeler su agresión [Pezuela], antes de ejecutarlo les convidará con la paz...*"<sup>47</sup>.

En 1818, en el mes de agosto, comisiona al Sub-inspector General, al de Artillería y al de Ingenieros, a reconocer las inmediaciones de la capital, por el Norte, hasta el puerto de Ancón para descubrir los posibles lugares de desembarco y la mejor disposición de las defensas<sup>48</sup>; preocupase por la preparación naval en Pisco<sup>49</sup>; pondera la situación de Arica y la importancia del puerto como núcleo de comunicaciones; ordena la fabricación de dos reductos en Ancón<sup>50</sup>; en 1819 expresa que es indispensable "...*tener en el Callao... fuerzas marítimas como que sin ellas y estando los enemigos superiores en esta mar, corre mucho riesgo el Virreinato...*" y el hecho de no tenerlos retarda todos los planes<sup>51</sup>. Dispone en abril de 1818 el armamento de tres buques mercantes del comercio de Lima; se elige a; "...*la "Resolución" capaz de 34 piezas con batería baja, la "Presidenta" con sólo 20 en su batería alta, y la "Cleopatra" con 2 baterías con 34*"<sup>52</sup>; por las mismas fechas ordena la salida de la *Resolución* y la *Presidenta* para que la *Venganza* regrese a carenarse<sup>53</sup>; los reconocimientos sobre Pisco los dispone con frecuencia<sup>54</sup>; ordena que si el Comandante de la *Prueba*, don Melitón Pérez, se muestra moroso en llevar su barco al Callao, sea destituido al instante<sup>55</sup>; en julio de 1820 desembarca en Pisco don Antonio Vacaro, Comandante del Apostadero del Callao<sup>56</sup>; porque la *Prueba* no captura a la nave pirata *Los Andes*, vuelve Pezuela a su comentario pesimista sobre "...*los Buques Españoles de Guerra...*" y "...*su desgraciada suerte en... tantos años*"<sup>57</sup>; meses antes, en febrero de 1819, se abre una suscripción para construir cuatro lanchas cañoneras<sup>58</sup>; y Torrente comenta que:

*"Los comandantes i oficiales del navío Asia i del bergantín Aquiles fueron víctimas de una sublevación alevosa, i estan por lo tanto al cubierto de una séria censura, si bien se les ha querido tildar de descuido i desprevenición"*<sup>59</sup>.

Aníbal Gálvez en su interesante estudio sobre el Real Felipe, analiza el convoy que sale de Lima rumbo a Pisco en julio de 1818, y transcribe un documento sobre la navegación del Teniente de Navío don José de la Cajiga, Comandante de la fragata *Resolución*, encargada de la custodia<sup>60</sup>.

El mismo Gálvez pondera en su estudio sobre el Real Felipe, la eficacia del fuerte para la defensa del puerto<sup>61</sup>.

## LAS CUESTIONES ECONOMICAS

Hay aquí dos niveles muy claros. De un lado el problema, ya conocido, de la difícil situación económica de la Metrópoli, y de cómo no obstante la transcendencia y gravedad del objetivo, es imposible preparar expediciones para América por falta de caudales. Otro término del problema, es la limitación económica en el mismo Virreinato. El Virrey, de las rentas directas del erario público no tiene fondos suficientes para la compra de buques o para la habilitación de mercantes; sigue, de este modo, el único expediente que le queda: une a la suscripción popular las demandas al Tribunal del Consulado y al comercio para que éste por el mismo interés común de la defensa del tráfico comercial y de la seguridad del Virreinato y por servicio a la monarquía, ayude a la habilitación de embarcaciones y medios defensivos.

Hay una reflexión que recoge Valdés y que tiene importancia: *"Por economizar algunos miles entonces, obligó á gastar tantos millones en lo sucesivo y á perder nuestra superioridad marítima en el Pacífico"*<sup>62</sup>. Valdés lamenta que el Virrey pierda oportunidades valiosas para adquirir buques. En 1817 el Comandante del Callao, don Antonio Vacaro, comenta la Real Orden del 10 de junio de 1816 sobre ayuda de la Real Hacienda a la Marina<sup>63</sup>. En una nota correspondiente a su "diario", el 6 de agosto de 1819, el Virrey vuelve a manifestar el mal estado económico del Virreinato<sup>64</sup>; el Estado no tiene un real en sus arcas<sup>65</sup>; el 5 de febrero de 1820 Pezuela reitera la gravedad del "apuro" financiero<sup>66</sup>.

## LOS BARCOS EXTRANJEROS

La situación de los barcos con bandera extranjera ofrece un panorama equívoco. Pezuela lo reitera en su "memoria". Los buques extranjeros vienen con propósito de investigación, de búsqueda de datos, de propaganda, de ayuda expresa o implícita al enemigo, empero, desde otro extremo, sirven para el transporte de municiones y de vestuario, para la salida de productos de la "hacienda" virreinal. Hay, pues, un panorama amplio y de algún modo confuso. Unido a los aspectos anteriores están los de orden internacional, de neutralidad<sup>67</sup>.

En el aspecto negativo de la presencia de naves extranjeras, hay una ilustradísima opinión de Pezuela que merece citarse en extenso:

*"No hay ocasión en que las armas del Rey tengan algún contratiempo en las Américas, que no se presente algún buque extranjero, con pretesto a oler todo lo que pasa, para sacar partido sin que le sirva de exemplo el que la nación*

*española ni se mete con ellos ni quiere saber nada de ellos, o al menos, los Gobiernos de América que no quisieran verlos jamás en sus puertos, porque nunca bienen a hacerlos bien y sí, mal, todo el que pueden*"<sup>68</sup>.

La otra cara del problema la expresa el mismo Virrey en su manifiesto cuando dice que naves extranjeras han sido útiles en comisiones, en conducir pertrechos; una de ellas, hasta salvó en determinada circunstancia "*...un rico convoy que venía de Guayaquil...*"<sup>69</sup>. Pezuela explica al Tribunal del Consulado que se acepta que buques con bandera extranjera sirvan para el comercio de cabotaje, dadas las continuas reclamaciones del cuerpo de hacendados que buscan salida para sus productos<sup>70</sup>.

De una comunicación del Virrey al Tribunal del Consulado, el 24 de setiembre de 1819:

*"...por esta circunstancia, por la necesidad de procurar el abasto preciso de esta capital y por las continuas reclamaciones del Cuerpo de hacendados para que se proporcionase alguna salida á los estancados productos de sus fincas, se ha ocurrido á la salvaguardia y seguridad de los pabellones extranjeros para verificar el comercio de cabotaje"*<sup>71</sup>.

Otra figura del problema es el transporte de extranjeros que vienen al Virreinato y que "*...además de fomentar el partido rebelde, dirigen sus operaciones de mar y tierra*" según lo expresa Vacaro, Comandante del Callao en 1816. Por ello, el 20 de setiembre de 1818, el Virrey recibe la Real Orden que manda se persiga y juzgue a los extranjeros que puedan estar en "*...estos dominios...*" por sus "*...ideas sediciosas y alimentar el espíritu de revolución y se impida la introducción de otros*". Añade el Vice-soberano, que se acata todo lo dispuesto<sup>72</sup>.

Pezuela nos dice igualmente: ellos —los barcos extranjeros— "*...nos han traído el crecido número de fusiles y otras armas... y sin las cuales nuestros Ejércitos indefensos hubieran tal vez cedido ya á los bien provistos del enemigo...*"<sup>73</sup>.

Del acta de la Junta realizada en casa de La Serna, por orden del Virrey Pezuela, obtenemos lo siguiente: "*...sin ellos no habría podido atenderse al vestuario de la tropa por falta de los artículos de primera necesidad, y más particularmente al de armamento y otros de guerra, tanto para la Marina como para el Ejército...*"<sup>74</sup>.

## LAS CONSPIRACIONES

Pezuela en su "diario", tantas veces citado, refleja el clima de angustiada perplejidad que vive el Virreinato, sobre todo desde 1817. En el orden inmediato de la agitación política hay una

doble corriente que precisa mencionarse: los agentes peruanos que de manera constante y siempre con riesgo altísimo informan a San Martín y a su gente de la situación del Perú, de las defensas, de la voluntad por la separación, de los enemigos; y existe el otro fluido de los agentes y espías que San Martín envía al Perú con idéntico objetivo y especialmente con el ánimo de crear zozobra y hacer más inquietante la situación, si es posible.

Este es el fondo político de los años de Pezuela. Este es el fondo al cual se añade la duda personal entre la gente que ya vacila ante la fidelidad al Rey y se acerca con alegría a la causa de la patria; se añade la división entre amigos, familias y generaciones en ese desgarramiento profundo que es la más honda raíz humana del fenómeno de la Independencia. Aquí puede decirse sin ningún equívoco, que la historia de la conciencia de cada peruano frente a la cuestión de la fidelidad es la historia más difícil de comprender y de escribir, pero de la misma manera, la más apasionante y creadora entre todas las imágenes que se puedan ofrecer de la Emancipación del Perú<sup>75</sup>.

Debe mencionarse en concreto la conspiración de Gómez, Alcázar y Espejo, de tanto significado, en el Real Felipe mismo, y de proyecciones tan vastas en la capital del Virreinato<sup>76</sup>.

#### APRECIACION DE LA OBRA DE PEZUELA

Es difícil comprender en su dimensión íntegra la obra de Pezuela en la defensa del Virreinato, vale decir, de manera principalísima, la obra del Virrey vinculada con el dominio del mar. Esta tarea en sí misma penosa, confunde aún más por la calidad polémica que generalmente enrumba las consideraciones; la rebelión de Aznapuquio crea un clima tenso que vive en los hombres de la Independencia, desarrolla extensos debates que llegan asimismo, a la historiografía. Las "consideraciones sobre la Historia de la Expedición Libertadora" de Gonzalo Bulnes, y "la exposición" que dirige al Rey don Gerónimo Valdés sobre las causas de la pérdida del Perú, escrita en 1827, y publicada por su hijo el Conde de Torata, son dos piezas fundamentales, secuela de la rebelión de Aznapuquio y cargo medular contra el Virrey Pezuela. La defensa de éste es su mismo "manifiesto".

Hay un conjunto de premisas indudables: la conciencia del gravísimo riesgo, la primacía del mar sobre otro medio de movimiento, el peligro de un desembarco en las costas peruanas, el envío de la expedición de Osorio para dominar el levantamiento chileno, la imprevisión, no obstante los medios adoptados, en la espera de la *Maria Isabel*, la falta de caudales, sobre todo la inseguridad humana, la falta de autoridad inequívoca.



Hay que añadir algunos otros elementos. Los presenta Torata en sus consideraciones a la obra de Bulnes. Se refiere a la falta de mandos eficaces y nutridos; el Virrey, dice Torata, no separa a los incapaces y de esta manera no renueva la situación.

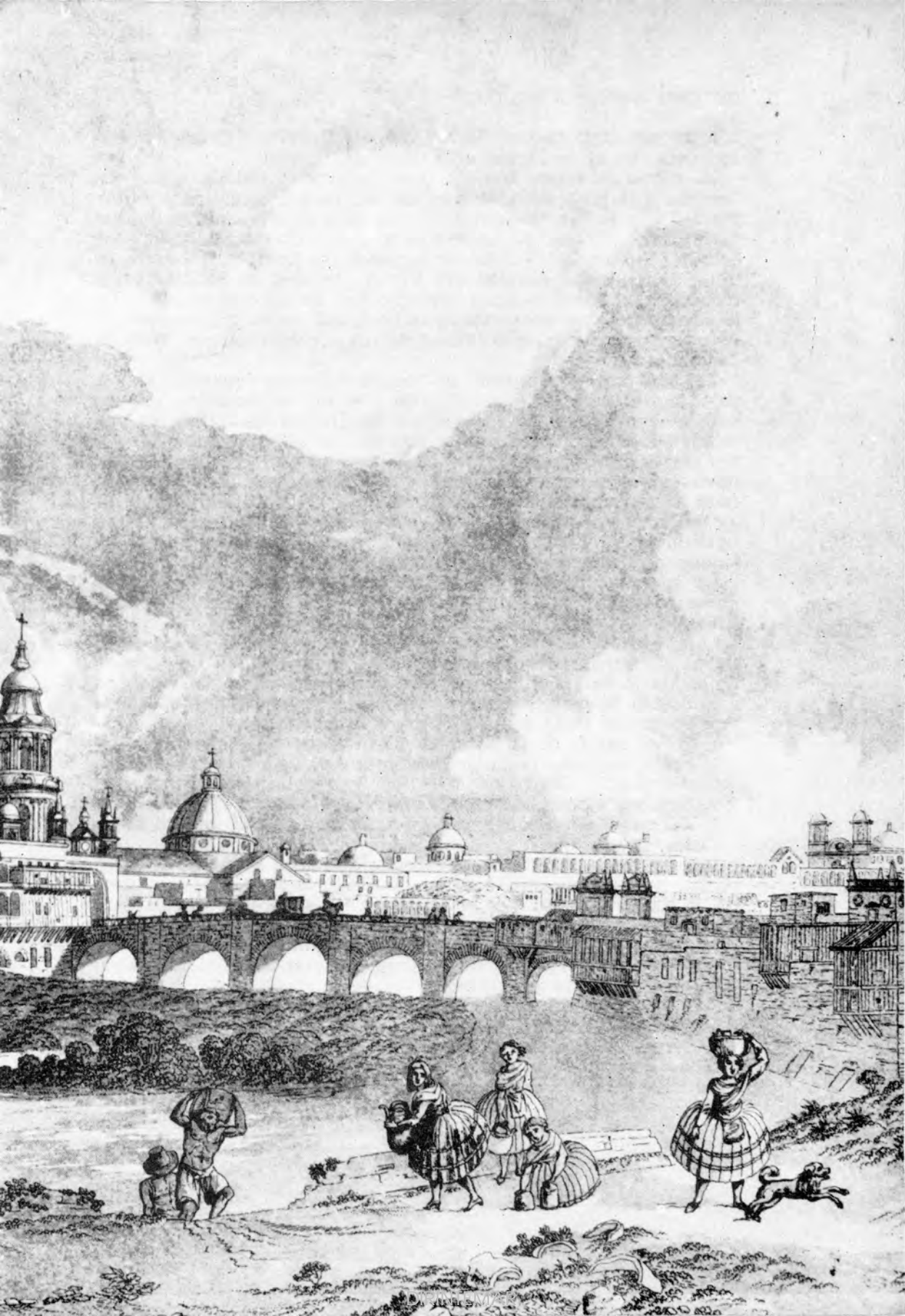
*"¿Cuán distinta hubiese sido la marcha de los sucesos y los servicios de la Marina si á su frente hubiese estado un hombre de la energía y de las dotes de Cochrane! ¿Cuán sensible es que no aceptase este cargo si, como se dice (B., tomo I, pág. 206), le fué ofrecido por el Duque de San Carlos, nuestro Representante en Londres, pues si sufría el orgullo de las personas, la Patria hubiese sido bien servida!"*<sup>77</sup>

Es evidentemente una cita muy grave. Muy grave por varias razones. No puede decirse que la oficialidad de la Marina virreinal fuera disminuida o infeliz. Vivero es un hombre con eficacia como organizador y de obra notoria; Vacaro, no obstante sus dificultades con el Virrey, es también un hombre con dotes de organizador; la oficialidad virreinal no es improvisada, sale de una escuela. Muy difícil la hipótesis que plantea Torata sobre el mando de Cochrane en una Marina con estructura legal, con equipo humano, con formación técnica, con organización. No puede pensarse en Cochrane como Jefe de la Marina virreinal en una actitud forastera transitoria. Lo que sí falta, y no es problema de formación técnica ni es aspecto imputable a la calidad marinera de la gente, de lo que se carece en ese momento, es de nervio, de agilidad, de alegre impulso para la marcha de la guerra. Hay tal vez, inconsciente, fatiga, rutina, aislamiento frente a la Metrópoli. No hay entusiasmo, ni la emoción de la "aventura" con que viene la expedición del Sur y sí un cumplimiento del deber con menos sonrisa y empaque. Además no puede desconocerse que el error capital de Pezuela está en su estrategia defensiva; siempre, como en todas las guerras, la estrategia defensiva puede ser fuente de heroísmo extraordinario pero en todo caso no es el origen de una avanzada con proyección, con ímpetu, con afán penetrante. Este es un fundamento inicial para entender las acciones navales en el tiempo de Pezuela.

¿Cuándo pierde España el dominio en el Pacífico? Cuando se inicia el gobierno de Pezuela, es evidente el señorío de las fuerzas navales españolas en el Mar del Sur. El cambio radical comienza a operarse con la cautividad de la *María Isabel*; no sólo por la pérdida material de tan importante fragata sino por los efectos psicológicos y morales depresivos de dicha situación, por el pesimismo, por la angustia, por el sentido ineficaz que se va a crear más tarde en la Marina española. Puede decirse que la captura de la *Esmeralda* en 1820 es, de alguna manera, el cora-

"Vista de Lima desde las Ynmediaciones de la  
Plaza de los Toros". Original a la aguada,  
firmado por Fernando Brambila. Colección  
de láminas de la Expedición Malaspina.  
Museo Naval, Madrid.





zón de ese despeñadero de las fuerzas navales virreinales que se inicia con el fenómeno de Talcahuano<sup>78</sup>.

La vibrante exposición de don Gerónimo Valdés sobre las "causas que motivaron la pérdida del Perú", ofrece una información que si bien es unilateral, no carece de la imprescindible base para merecer la necesaria y cuidadosa atención en los estudios históricos. Valdés, principalísimo hombre de Aznapuquio, es acusador natural del Virrey Pezuela en todos los extremos: "...indicaré algunos (desaciertos) de los que cometió con la escuadra y que ocasionaron su completa ruina y la nuestra"<sup>79</sup>. Este es el planteamiento inicial en sus consideraciones sobre la "armada".

Tal vez con el propósito de reunir mayores fuerzas, tal vez para sumar mayores posibilidades y evitar un desastre, tal vez por la seguridad que viene de un dominio antiguo, tal vez por la seguridad, igualmente, que procede de una marina profesional frente a una marina nueva; sea una u otra la razón decisiva, obvio es que el yerro capital del virrey limeño reside en entender toda la defensa del Virreinato más que como un dominio de las aguas mismas —que fue su ilusión— como una preparación de la defensa de la costa. En otras palabras, el error capital está en la ausencia de una clara, coherente, vigorosa política.

La severa exposición de Valdés añade a este planteamiento genérico de la relativa pasividad en las acciones navales, cuatro gravísimos cargos. Que cuando el Virrey Pezuela llega al mando en Lima la escuadra virreinal domina en el Pacífico; que nunca debió abandonarse Talcahuano antes de la llegada del convoy de la *María Isabel*; que la captura de la *Esmeralda* no tiene una explicación técnica, marinera, sensata; que es desafortunado el rumbo que se le da a la *Prueba* y a la *Venganza*.

*"Al tratar de la sorpresa de la fragata de guerra Esmeralda, estando fondeada debajo de los fuegos de la fortaleza del Callao, dentro de la cadena y resguardada por varias lanchas y buques menores, apenas se puede hablar con moderación, por ser esta desgracia la que puso el sello á todas las demás"*<sup>80</sup>.

Añade Valdés a este razonamiento que si la *Prueba* y la *Venganza* en lugar de tomar el rumbo al Norte se mantienen cerca de la *Esmeralda* tal vez el camino de los sucesos habria sido distinto<sup>81</sup>. Del mismo modo, el Conde de Torata piensa que las tres naves españolas deben marchar al Sur para capturar buques, hostilizar expediciones enemigas y mantener en todo caso una actitud alerta y vigilante.

*"Así que al enviar las fragatas Prueba y Venganza á Acapulco en vez de enviarlas á las costas de Chile fué un error... el separar la Esmeralda de las otras dos sin objeto de servicio, á lo menos conocido, fué otro aun mayor... el*

*resultado de los dos que las tres fragatas se perdieron, siendo de ello, en mi sentir, altamente responsable el General Pezuela*<sup>182</sup>.

Valdés insiste en la visión negativa, pesimista de Pezuela. Comenta un fragmento del manifiesto del Virrey, en el cual dice que si no llegan los refuerzos que con vehemencia solicita de España, no se podrá mantener la fidelidad del Virreinato. Y añade Torata, como los refuerzos no llegan, es cierto el concepto del Virrey de Lima sobre la derrota frente a los insurgentes, y dice, con la vehemencia con que más tarde en España los "Ayacuchos" defienden su postura de Aznapuquio.

*"Será conveniente, Señor, manifestar que cuando estos dos Jefes se explicaban así, es decir, cuando aseguraban que el Perú no se salvaba sin fuerzas de mar, no se habían perdido aún todas las nuestras, en cuyo suceso no tuvimos nosotros ninguna parte... Así que los jefes del Perú en Ayacucho, no perdieron un Reino tomado á la fuerza de las manos de Pezuela, puesto que el que él había recibido, se hallaba perdido según su misma confesión y la del General Ramírez..."*<sup>183</sup>

Pondera Valdés, de otro lado, cómo la grave filtración de noticias estratégicas ocasiona perjuicio capital en la campaña de Pezuela.

Hay otra observación, del Conde de Torata, a la obra de Bulnes sobre la Expedición Libertadora:

*"¿Cabe armonizar el desarme de los buques mercantes, confesado por Vacaro como hecho á fines de 1817 en la idea de no batirse al menos en alta mar, pues se reemplazaron con cañoneras, con lo que Pezuela le decía el 10 de octubre de 1818 "de que esperaba que nuestros buques diesen un día de gloria al pabellón español y para hacer ver que la informal y naciente Marina?..."*<sup>184</sup>

*"Y aun de querer defender el material, ¿procedía esa inmovilidad completa, ó fué en cambio una ocasión perdida por Vacaro de probar sus conocimientos estratégicos y tácticos, en que se supone tan competente, al menos para las operaciones de tierra...?"*<sup>185</sup>

Son muy valiosas las opiniones de Torrente sobre la actitud de Pezuela. Enaltece las cualidades militares del Virrey, su fidelidad a la Corona, su celo, su preocupación. Mas, confirma que toda la política virreinal es defensiva. Dice de 1820:

*"Los asuntos públicos tomaron en este año un sesgo mui contrario á las esperanzas de los realistas... La marina que había podido reunirse en el Callao, aunque no era suficiente para destruir las fuerzas de Lord Cochrane, era capaz sin embargo de rechazar sus ataques"*<sup>186</sup>.

No obstante los elogios a Pezuela admite que

*"Un golpe atrevido de parte del virei, una batalla dada al caudillo San Martín, alguna ventaja conseguida por la marina habría podido sostener la opinión i dar un giro muy diferente á los negocios; pero como el plan de campaña del señor Pezuela se limitó á la defensiva, tuvieron tiempo los contrarios de reforzarse i de hacer rápidos progresos en su causa"*<sup>187</sup>.

Dentro de esta línea defensiva descrita por Torrente y por los mismos textos del Virrey hay que añadir, para entender mejor la postura del vice-soberano, lo que bien recuerda García Camba:

*"El virey había significado sin reserva la imposibilidad de continuar la defensa del Perú en el estado en que se hallaba, sin fuerzas de mar superiores, y con palabras terminantes manifestó esta opinión en la junta de generales antes del 29 de enero..."*<sup>188</sup>.

Puede decirse que hay dos imágenes muy claras, y dos actitudes históricas distintas en el mismo ilustre militar, fiel defensor del Rey de España en América. El primer momento, la primera cara, está en el artillero decidido, rápido, entusiasta de las guerras del Alto Perú, cuando vive sus faenas con altísimo fervor. Mas, luego, el profesional castrense en tareas del gobierno y en momentos terriblemente difíciles y con el enemigo dentro de la casa, tiene que asumir decisiones en las cuales yerra; y quiere encaminar una guerra grande no sólo por los medios sino por su significación, y en ella, intacto su espíritu de devota sumisión a la Corona, solo, abandonado de los más cercanos, sin larga visión, no realiza como debe y como su ideal le señala los mejores fines de su misión.

## NOTAS AL CAPITULO

1. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 376.
2. Martín Garay y la reforma de la Hacienda, en Documentos del Reinado de Fernando VII, T. IV, vol. I, p. 260.
3. *Loc. cit.*
4. *Ibidem*, p. 288.
5. OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*.— T. I, Introducción, p. VII.
6. *Ibidem*, T. III, cap. V, pp. 163-164.  
Amplios, muy frecuentes son los textos de Pezuela en que se subraya la misma noción.
7. TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. II, Apéndice N° 2, p. 358.
8. *Ibidem*, p. 237.
9. *Ibidem*, p. 235.
10. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 46.  
Hay diversos textos metropolitanos sobre el punto del apoyo marítimo. Del 26 de abril de 1820, "*Guerra manifiesta que únicamente se necesitan fuerzas marítimas*".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*— T. II, pp. 53-57.  
Del 19 de octubre de 1820, hay otra referencia sobre lo mismo.— *Ibidem*, pp. 58-73.  
Abascal a través de pruebas que se estudian en los capítulos correspondientes a la labor interna de su Virreinato, en el tema de la Marina se refiere con gran preocupación a los gastos que ésta ocasiona y las necesarias reducciones.— ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, pp. 384-385.
11. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— p. 129.
12. *Loc. cit.*
13. *Ibidem*, pp. 129-130.
14. "*Como las fragatas "Britana", "Resolución" y "Preciosa", de este Comercio, habian salido para Panamá, con objeto de traer los 1,000 hombres de Burgos y Lanceros que por aquella via venian de Cádiz, y según la orden debian tocar en dicho puerto de Paita y estar por consiguiente expuestas a ser presas de los corsarios, dispuse que el Comandante de marina armase y hiciese salir con toda la brevedad posible dos buques mercantes de buenas propiedades, que se dirigiesen a Paita en seguimiento del enemigo, y no hallándole allí tomasen noticia de él y navegasen por el rumbo que debian traer las expresadas tres Fragatas hasta Panamá, si no las hallaban antes, a fin de escoltarlas hasta la altura del Callao para que entrasen en él y se dirigiesen después a reconocer el puerto de Valparaiso y regresar por Arica y toda la costa del Sur con cuanta diligencia les fuese posible, para traerme las noticias que adquiriesen antes de la salida de la expedición que estaba organizando para Chile*".— *Ibidem*, p. 165.
15. Si bien en la polémica siguiente a Aznapuquio hay un conjunto grave de cargos a Pezuela por las deficiencias en la guerra marítima, no puede desconocerse objetivamente que el Virrey obtiene del comercio un interesante armamento de buques mercantes y que la solución dedicada al problema de verdad no está en sus manos, y sí en la decisión de la Metrópoli.
16. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. II, cap. XII, p. 336.
17. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 384.
18. *Ibidem*, pp. 385-386.



19. "Sin embargo de haberme resuelto de embiar a España una corbeta de guerra, para los fines expresados el dia anterior 28 con el Brigadier Ossorio, quise, no obstante, oír sobre éste y otros puntos, el dictamen de los tres Sub-Inspectores y Comandante de Marina, con presencia de que los enemigos tenían los dos Inchimanes, una corbeta y cuatro bergantines, mas la desgraciada fragata "Maria Isabel".— *Ibidem*, p. 385.
20. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 325.  
En carta al embajador español en Londres, rememora el Virrey el riesgo de toda embarcación que llega de la Metrópoli, al momento de su misma arribada al Callao.— OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. V, p. 163.
21. D.A.S.M. ... T. XI, pp. 251-252.
22. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, Prólogo, p. XX.
23. 11 de enero de 1817: "Se dice a Hacienda que por no facilitar dinero, ni se hace alteración ni los buques pueden salvar a las Américas... Se pide al Rey que ayude a la Marina, única que puede salvar a América".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 36.  
12 de marzo de 1817-3 de mayo de 1817: "Sobre modificaciones de los gastos en los buques destinados a América".— *Ibidem*, p. 49.  
30 de agosto de 1820: "Que cuando se provea a la Marina de los caudales necesarios, entonces se facilitará la reunión de fuerzas navales a donde lo exija el servicio".— *Ibidem*, T. II, p. 48.  
10 de febrero de 1817: "Que manifiesta la Comisión de Arbitrios si tiene medios para auxiliar el apresto de algunos buques de guerra...".— *Ibidem*, T. I, p. 34.
24. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, pp. 287-288. Manifiesto de Pezuela
25. *Ibidem*, p. 283.
26. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, Prólogo, p. XXX.
27. *Ibidem*, p. XXIV.
28. *Ibidem*, p. 18-19.
29. *Ibidem*, p. 250.
30. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Prólogo, p. 8.
31. *Ibidem*, Apéndice N° 2, p. 370.
32. *Loc. cit.*
33. *Ibidem*, p. 297. Manifiesto de Pezuela.
34. *Ibidem*, p. 235. Manifiesto de Pezuela.
35. *Ibidem*, p. 283. Manifiesto de Pezuela.
36. *Ibidem*, p. 371.
37. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 548.
38. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. I, Apéndice N° 2, pp. 250-251. Manifiesto de Pezuela.
39. *Ibidem*, p. 241. Manifiesto de Pezuela.
40. *Ibidem*, p. 235. Manifiesto de Pezuela.
41. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 755.
42. *Ibidem*, p. 764.
43. *Ibidem*, p. 722.
44. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 285. Manifiesto de Pezuela.
45. En su Manifiesto Pezuela insiste, asimismo, con verdad, en la gravísima situación que encara el comercio como efecto de esta acción dominadora de los enemigos en el litoral.— *Ibidem*, p. 280.  
Reafirma también en diversos fragmentos del mencionado Manifiesto y en otros textos la múltiple labor por él desempeñada al servicio y en la búsqueda de la rápida acción de la Marina — *Ibidem*, pp. 283-224 y 235.  
D.A.S.M. ... T. XI, p. 252.
46. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 368
47. *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 2º, pp. 55-56. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.

## NOTAS AL CAPITULO

48. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 303.
  49. *Ibidem*, p. 421.
  50. *Ibidem*, pp. 439-314.
  51. *Ibidem*, p. 543.
  52. *Ibidem*, p. 249.
  53. *Loc. cit.*
  54. *Ibidem*, pp.488-500.
  55. *Ibidem*, p. 648.
  56. *Ibidem*, p. 734.
  57. *Ibidem*, p. 735.
- Torrente comenta de este modo la relación entre Pezuela y la *Rosa de los Andes*: "Pocos días había tenido la Prueba un combate con la pirata llamada la Rosa de los Andes: i aunque esta tenía 16 cañones menos que la española, menor tripulación i cualidades mui inferiores en su construcción, se salvó sin embargo..."
- TORRENTE, Mariano... *Historia*.— T. III, cap. II, p. 29.
  58. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, pp. 175-180.
  59. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 43.
  60. GALVEZ, Aníbal... *El "Real Felipe"*.— T. I, Libro Tercero, cap. II, p. 124.
  61. *Ibidem*, cap. I, p. 116.
  62. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. I, Parte I, p. 28.
  63. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 297-298, 86.
  64. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 502-503.
  65. *Ibidem*, p. 524.
  66. *Ibidem*, p. 646.
  67. La incertidumbre del Virrey en su varia opinión sobre los buques extranjeros y la misma actitud de los dichos buques sirven para un análisis de orden legal, muy sugestivo.— *Ibidem*, Prólogo, p. XXI.  
Ver, igualmente, *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 2º, pp. 29-33. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
  68. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 273.
  69. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 272. Manifiesto de Pezuela.
  70. *Ibidem*, p. 354.
  71. *Ibidem*, pp. 354-355.
  72. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 304.  
A.G.I. ... Lima, 759.
  73. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 272. Manifiesto de Pezuela.
  74. *Ibidem*, p. 344. Acta firmada en Lima a 16 de mayo de 1820. Asisten: La Serna, La Mar, Manuel de Llano y Manuel Olaguer Feliú.
  75. Este tema de los agentes peruanos y sanmartinianos vinculados con las cuestiones marítimas se estudia en el capítulo dedicado a la Expedición Libertadora.
  76. Para el ambiente general en el tiempo de Pezuela, ver DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín... *San Martín y Pezuela Frente a la Emancipación del Perú*— En Mar del Sur, julio-agosto 1950, N° 12, pp. 34 a 44. Múltiples son las referencias que pueden completar el panorama de las diversas medidas adoptadas por Pezuela desde 1817, frente a la emergencia política y militar; sobre todo ante la emergencia militar y de manera concreta ante el anuncio del desembarco de San Martín en algún lugar del Perú.— Ver PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.* pp. 105-106, 210-211, 246, 301, 306, 548, 554, 556, 669-670, 674-675, 701-702, 727, 744, 764, 778, 780, 805.  
Además interesa D. A. S. M. ... T. VII, p. 150. Y GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 297, 323, 170-180.

Otros testimonios en Pezuela: PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 137. Frecuentes son las noticias del Conde de Casa Flores representante de S.M. en Río de Janeiro, sobre anuncio de expediciones, corsarios, etc.— *Ibidem*, p. 286.

Preocupación constante del Virrey es, asimismo, el problema del aprovisionamiento de los buques.— *Ibidem*, p. 291.

Un expediente de octubre de 1818 registra algunos desacuerdos entre el Virrey y el Comandante Vacaro y la intención de aquél de reemplazar a éste por un brigadier del Ejército. Igualmente, quejas de Vacaro contra el Capitán de Navío don Tomás Blanco Cabrera, Comandante de la *Esmeralda*. El Virrey propone algunos cambios en el personal y que sea relevado Vacaro; informe favorable sobre Blanco Cabrera así como de Vacaro, "...*aunque lo considera cansado por su avanzada edad...*"— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 170.

Registrase en octubre de 1818 un informe sobre la campaña de Chile, sobre el retiro del ejército realista a Talcahuano. Se habla, también, del combate que sostiene la *Esmeralda*, el 27 de abril, con un "inchimán", corsario chileno que actúa bajo bandera inglesa; del abordaje, y de cómo los "...*muertos que quedaron en la fragata española...*" tenían "...*la casaca roja del regimiento inglés número 66*".— *Ibidem*, pp. 170, 186. Referente a este combate, es interesante una carta de Pezuela al Secretario de Estado y del Despacho; en ella expresa su preocupación por la intervención de buques extranjeros, oficialmente neutrales, a favor de los "insurgentes". Adjunto a esta carta, envía copia de la correspondencia que mantiene con el Capitán de la Marina Real inglesa Federico Hickey, debido al uso del pabellón inglés y a la presencia de británicos en el combate en cuestión.— *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 2º, pp. 19-21. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.

Entre los problemas del personal superior de la época hay uno interesante, el cual se refiere a don Eugenio Contes, natural de Chile y de ideas políticas sospechosas; se dice asimismo, que no venga de España oficial natural de las Américas. Que se releva a don Simón Londoño, por manejo interesado y mal carácter; asimismo, a don Juan Pareja, don Joaquín Bocalán.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 170. Es valiosa la reflexión de este expediente de noviembre de 1818 y febrero de 1819. Otras referencias interesantes en TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, pp. 216-241.

77. *Ibidem*, vol. I, cap. III, p. 216.

78. *Ibidem*, pp. 188-189.

Ver también *Ibidem*, T. II, pp. 103-104.

79. *Ibidem*, T. I, Primera parte, p. 43.

80. *Ibidem*, p. 44.

81. *Loc. cit.*

82. *Ibidem*, p. 46.

83. *Ibidem*, pp. 49-50.

84. *Ibidem*, T. III, vol. I, cap. III, pp. 202-203.

85. *Ibidem*, p. 203.

Referencias interesantes sobre el mismo tema en: *Ibidem*, T. I, Primera parte, pp. 43-44.

"Hasta entonces, si la marina española en el Pacífico no era superior a la enemiga, sólo por hallarse ésta mandada por un Jefe emprendedor, tenía a lo menos en respeto la de los revolucionarios; por lo tanto, se venían precisados a hacer sus movimientos con circunspección y con algún riesgo; mas desde que apresaron la *Esmeralda*, todo, todo se cambió en su ventaja".— *Ibidem*, p. 44.

*Ibidem*, pp. 34, 44, 45, 46, 54, 55, 124.

## NOTAS AL CAPITULO

"No le creo infiel á V. M., pero no puedo menos de decir que sus desiertos nos fueron funestos y lo fueron á la causa de V. M.". *Ibidem*, p. 28.  
"A principios del año 18... la mar del Sur no conocia entonces la bandera revolucionaria y los amantes de V. M. veían casi concluida la desoladora guerra, que habia afligido aquellos ricos paises, con los refulsos de mar y tierra que la prevision de V. M. habia destinado á aquel punto".— *Ibidem*, p. 20.

*Ibidem*, pp. 21-22.

Sobre la permanencia de la *Esmeralda*, sola en el puerto, Valdés maneja la versión de que la nave aguardaba en el embarcadero para conducir eventualmente, al Virrey con su familia a España. "Por este incomprendible misterio se dijo que la *Esmeralda* habia quedado en el puerto para conducir á España al General Pezuela con su familia cuando verificase la capitulación de que hablaré más adelante".— *Ibidem*, p. 45.

"Pero supondré por un momento que haya sido un buen cálculo el dejar en el Callao la fragata de guerra *Esmeralda*, mas la remisión de las otras dos á Acapulco no sé con qué se justificará". *Loc. cit.*

Ver igualmente en: *Ibidem*, T. II, p. 33.

*Ibidem*, T. III, Vol. I, pp. 211, 212.

86. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 20.

87. *Ibidem*, p. 59.

88. GARCÍA CAMBA, Andrés... *Memorias*.— T. I, cap. XVII, p. 373.

El Padre Vargas Ugarte reitera los esfuerzos y la actividad de Pezuela, mas menciona también la lentitud en las operaciones. Habla de la poca decisión de los capitanes, como lo recuerda el Virrey.— VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*.— T. VI, cap. II, pp. 49, 52; cap. IV, pp. 100-101.



## Capítulo IV

ABASCAL Y PEZUELA

Y LA DEFENSA DE LA FIDELIDAD

Con características distintas, los mandatos de Abascal y de Pezuela, no obstante las notas personales de uno y otro gobernante, tienen un común denominador en la defensa de la fidelidad al Rey en la América del Sur. Defensa, en la cual la campaña y política marítimas forman parte principalísima y orgánica.

Vale reiterar en esta circunstancia la frecuente reflexión sobre el papel que desempeña el Virreinato de Lima en la lucha por la emancipación de América. La actitud beligerante de Abascal, primero, y de Pezuela, más tarde, procuran la afirmación del poder real en Quito, en el Alto Perú, en Buenos Aires, en Chile. Es, sin duda posible, el Virreinato peruano el centro de una postura fidelista en nuestro continente. Pues bien, esta actitud no niega la presencia, dentro del Virreinato, de una línea cada día más creciente de opinión separatista que no se expresa en voz alta por la fuerza de los ejércitos españoles y que va a precisar la ayuda castrense exterior, no para descubrir el afán de libertad sino para obtener los elementos materiales, de los cuales carece nuestra gente en la generación de los abuelos remotos. No hay pues ni retraso ni premura —como en otra oportunidad se dice— en la Independencia del Perú. Llega a su hora, sin precipitaciones que conlleven violenta reacción, y sí con la madurez social y humana que le da a la independencia política y militar un carácter sólido y permanente<sup>1</sup>.

## LA ASISTENCIA A GUAYAQUIL

El problema de la rebelión en Guayaquil tiene características muy particulares e inquieta al Virrey desde varios puntos de vista. No es el caso de la amenaza de la llegada de una fuerza enemiga; no ofrece el riesgo inminente del Alto Perú o de Chile, no obstante, su importancia es muy notoria en el orden del comercio, de los astilleros, de la asistencia a los buques. En la vinculación orgánica con nuestro litoral, desde tiempo antiguo, preocupa la defensa y fortificación de ese puerto.

Con auxilio del apostadero del Callao se encarga desde aquí que construyan seis cañoneras para la defensa del puerto; y "... conforme á lo determinado por la Junta de Fortificaciones en Sesión de 8, de Marzo de 803..." se considera las defensas de Guayaquil<sup>2</sup>. En 1806, a pedido del Presidente de Quito, se envía al bergantín *Alavés* con fines de exploración, y luego para llevar socorros a Panamá y puertos cercanos<sup>3</sup>; en 1809, el citado bergantín regresa después de estar al servicio del Virrey de Santa Fe, y en el Callao se intenta desmantelarlo y venderlo por inservible, mas se le repara "... con gasto mui moderado..."<sup>4</sup>; en 1812, como en otro tiempo, se registra la llegada a Guayaquil de buques en necesidad de carenarse<sup>5</sup>.

Abascal relata en su "memoria" cómo es muy grave la tardanza; cómo prepara el envío de la expedición al mando del Teniente Coronel don Manuel Arredondo, que sale del puerto del Callao rumbo a Guayaquil<sup>6</sup>. La expedición llega a puerto y, manifiesta el Virrey que ya no tiene más recursos que remitir, e inclusive, que la Marina, como ya se menciona anteriormente, se encuentra con una deuda de cinco meses en los pagos<sup>7</sup>; frente a las noticias de la derrota del Gobernador de Popayán en Pasto, con las lanchas cañoneras en otro lugar y con el bergantín de comercio *Cantabro* que navega en funciones semejantes, sale un barco pequeño, nombrado el *Silencio*, en auxilio de la grave situación<sup>8</sup>; el Virrey relata los incidentes y expediciones de la lancha cañonera *Justicia*, de la goleta *Silencio*, de la goleta *Rayo*<sup>9</sup>.

Pezuela demuestra su preocupación por fortificar Guayaquil, ya en los tiempos apremiantes de la guerra<sup>10</sup>. En 1818, acuérdate "...que se pidiesen al Rey dos navíos; que se embiasen a Guayaquil más armas y algunos oficiales; y... que se pidiesen a S. M. toda clase de armas de chispa y blancas, 60 cañones del calibre de a 18 para armar algunos buques y algún balerio..."<sup>11</sup>.

En enero de 1819, el Virrey remite la fragata *Cleopatra* con pertrechos y artillería para la fortificación de Guayaquil<sup>12</sup>; en noviembre de 1819 la goleta *Alcance* lleva a Guayaquil, con escala en Paita, fusiles, pólvora, piedra de chispa<sup>13</sup>; en febrero

de 1820, asimismo, van armas para Guayaquil en la fragata de guerra *Venganza* y en la *Esmeralda*, del mismo modo con escala en Paita<sup>14</sup>; en marzo de 1820, embárcanse armas con destino a Paita y Guayaquil, en la fragata inglesa *Beaber*<sup>15</sup>.

García Camba enaltece la labor del Virrey Abascal, quien en 1809 ordena el bloqueo de algunos puertos de Quito y remite a Guayaquil 400 veteranos con artillería y municiones y dinero al mando de Arredondo<sup>16</sup>.

Torrente, del mismo modo, elogia la labor que realiza Pezuela, y expresa que mayor ayuda no puede remitirse porque la escuadra es insuficiente<sup>17</sup>.

Ya en 1820, cuando San Martín se encuentra en el Perú, la goleta *Alcance* es la portadora de la buena noticia de la sublevación ocurrida en Guayaquil<sup>18</sup>. Dice Torrente:

*"La pérdida de esta plaza importante, en la que se hallaba el único arsenal de la mar del Sur... fueron golpes los mas terribles para las brillantes esperanzas del general Pezuela"*<sup>19</sup>.

### LA REVOLUCION EN BUENOS AIRES

En el orden de la preocupación inmediata que vive el Virrey Abascal es la revolución de Buenos Aires, una de las grandes cuestiones de esos años. Como ya se comenta en esta obra dicho levantamiento vinculado con el Alto Perú y con Chile, a más de su valor intrínseco, rebelde e insurgente, entraña no sólo una amenaza de influencia remota o de ósmosis ideológica y política, sino que al mismo tiempo, representa una clarísima vinculación política y militar con el Perú.

La vinculación es múltiple y entretrejida. No es sólo la presencia de porteños en Lima con inquietudes revolucionarias, no es sólo la conexión comercial de siempre que recuerda Concolorcorvo, no es sólo la presencia y el anuncio de corsarios de esos mares; es sobre todo, la visión de unidad del movimiento revolucionario que, clarísima, vive Abascal contra la impresión más bien pequeña, reducida, de otras gentes.

Siempre es rica en criterio e información la "memoria" del Virrey Abascal. Expresa que

*"... la mayor dificultad" —para la ayuda a Buenos Aires— "... consistía en falta de Buque, para aquel destino pues á tenerlo á lo menos le hubiera socorrido con alguna cantidad de armas blancas; y de polbora como poco antes lo habia executado en la Fragata de Comercio la Resolución con 300,000 pesos y algunos quintales de la propia munición, á solicitud del Gobierno y Ayuntamiento de la Plaza"*<sup>20</sup>, refiriéndose a Montevideo.



En 1813 llega la corbeta de guerra *Mercurio* en busca de socorro y de víveres en uno de los viajes arriesgados por el Cabo de Hornos<sup>21</sup>, mas, dice el Virrey que la dificultad de la situación económica y el estado de la nave determinan no ofrecer la ayuda de inmediato<sup>22</sup>.

En 1814 menciona Abascal la presencia de una embarcación porteña cerca de las islas de Hormigas donde apresan una goleta procedente de Chiloé<sup>23</sup>; asimismo apresan a la fragata *Gobernadora*, en semejante ubicación<sup>24</sup>.

### AUXILIOS A MONTEVIDEO

El ancho criterio de Abascal, su preocupación larga y sin fronteras por la fidelidad al rey, su imagen completa de la geografía del Perú integrada en la imagen del mundo y del habitante hispanoamericano del tiempo, hace que para el gobernante peruano no sea extraño, no sea ajeno, asunto alguno que manifieste implícita o expresamente una voluntaria rebelión. Dentro de esta línea el fidelismo peruano está presente en Montevideo.

Desde el año 1810 hasta las postrimerías del gobierno de Abascal, en la "memoria" de este gobernante y en el archivo de la Marina Española, son muy diversos e importantes los documentos que hablan del auxilio peruano a la plaza de Montevideo y la preocupación de Lima.

En 1810 Abascal menciona a la *Astrea*, la cual debe transportar refuerzos a Montevideo y 2,000 quintales de pólvora, fabricada en Lima<sup>25</sup>; en julio de 1811, se habla de una fragata mercante para transportar 300 pesos y 500 quintales de pólvora<sup>26</sup>; el Virrey en su "memoria" menciona claramente la peligrosa actitud de Buenos Aires que ya se propaga a Montevideo<sup>27</sup>; en 1812 la corbeta mercante *Apodaca* llega por cuenta del gobierno de Montevideo, con diversas noticias y regresa llevando a pesar de nuestra mala situación, pólvora y municiones, como también pertrechos<sup>28</sup>; en 1813, la corbeta *Mercurio* y la corbeta *Sebastiana* vienen de dicho punto y salen con pertrechos y dinero<sup>29</sup>.

Hay reflexiones interesantes en fin, sobre el rumbo de la revolución en Montevideo<sup>30</sup>.

### LA REVOLUCION EN SANTA FE

Además de la vinculación directa con la Audiencia de Quito, el vínculo general con la revolución de Santa Fe reside en el mar, eje de las comunicaciones. El Virrey Abascal en una larga y ponderada reflexión comenta este tema como el medular en el nexo peruano y neogranadino<sup>31</sup>.

En cuanto a asuntos concretos se refiere, poca información se puede presentar. En 1807 —y se dice esto como muestra de enlace— se arma en el Callao la goleta *Alavesa* para servir al Virrey de Santa Fe; dicho gobernante pide una nave para sostener las comunicaciones del Pacífico<sup>32</sup>. Ya en tiempo de Pezuela, sale para Panamá el pailebot correo *Abascal*, con comunicaciones para el Comandante de aquella plaza sobre el próximo envío de transporte para recoger la tropa existente<sup>33</sup>.

### LA CAMPAÑA DEL ALTO PERU

La presencia del mar en la guerra del Alto Perú tiene que hacer, como es obvio, con el tema de las comunicaciones, del envío de tropas, de municiones, de pertrechos. Es preocupación central de la autoridad de Lima que las fuerzas expedicionarias del altiplano no se desconecten de la cabeza y centro del Virreinato, y en este objetivo, dentro de esta línea, la función del mar es capital, principalísima.

Abascal piensa que las "piraterías" preparadas en Buenos Aires alterarán la seguridad del tránsito en el litoral peruano. Alude el Virrey, del mismo modo, a la captura de embarcaciones en la costa, y que no será de gran beneficio económico para los insurgentes porque los "*...cargamentos ordinariamente son de poca codicia*"<sup>34</sup>.

Con entusiasmo, o vanidad no disimulados, confiesa Abascal que todas sus preocupaciones y fervores se orientan a la guerra del Alto Perú; que los auxilios marchan antes que se pidan, así como el dinero y todo lo que pueda precisar;

*"...las necesidades del General del Ejército del Alto Perú eran socorridas quisá aun antes de ser sentidas. No se había dado la acción del Tucuman ni experimentado sus sencibles perdidas, quando en clase de auxilio se le habian embarcado 160,000 pesos en plata para que unidos á los productos de aquellas Tesorerías pudiesen servir á su desago"*<sup>35</sup>

En 1811, se envía 1,500 hombres de tropa en cinco buques del comercio, con orden de desembarcar en Quilca<sup>36</sup>; en el mismo 1811, la corbeta *Castor* lleva plata y municiones en auxilio de Goyeneche<sup>37</sup>; en 1813, se fleta la fragata *Cantabria*, rumbo a Quilca, con todo género de auxilios y 300 hombres al mando de Pezuela destinados por la Junta de Guerra para la dirección del ejército que debía reconquistar Tucumán y Salta<sup>38</sup>.

El viaje de Pezuela a Quilca, desde el Callao, para hacerse cargo del mando del ejército del Alto Perú, es curioso por su excesiva demora, no obstante la inmensa preocupación del Virrey y del nuevo Jefe del Ejército por obtener la mayor premura

en la expedición. Dice Abascal que "por las contingencias á que están sugetos los viages de Mar el de Pezuela sufrió quarenta y dos días... su salida del Callao hasta su arribo á Quilca..."<sup>39</sup>.

En 1814, la corbeta *Castor* lleva tropas a Arica para el Alto Perú<sup>40</sup>.

### LA REVOLUCION DE PUMACAHUA

El factor de las comunicaciones es la forma de presencia marítima en el levantamiento cuzqueño. Conócese bien la preocupación del Virrey y su premura en el envío de refuerzos. Alístase la fragata *Tomás*, la cual sale rumbo a Quilca con 26,000 pesos en dinero y artículos de guerra, 100 veteranos del Real de Lima, 500 fusiles. Es inútil tanto esfuerzo, y Picoaga no obtiene el apoyo que le es preciso<sup>41</sup>. En octubre de 1815, a pedido del General Ramírez, se remiten 500,000 cartuchos de fusil y 300 quintales de pólvora en la pollacra *San Hermenegildo*<sup>42</sup>.

### LA GUERRA DE CHILE

Paralela a la del Alto Perú, en cuanto a riesgo para el Virreinato de Lima, semejante a dicho conflicto en el esfuerzo humano que grava a la economía virreinal y a su potencial de todo orden, la guerra en Chile se distingue de todos los esfuerzos bélicos de Abascal y de Pezuela, porque en ella se esclarece el dominio del mar, como rumbo seguro para el desembarco en las bahías peruanas. La guerra de Chile no es, de ningún modo, extraña a la Independencia peruana. Además, hay otros múltiples factores. El denso intercambio comercial entre la Capitania y el Virreinato, la vinculación humana entre ambas jurisdicciones, la frecuente presencia de estudiantes chilenos en aulas peruanas, todo hace que se fortalezca y que sea cierto el lazo entre ambas naciones antes del triunfo de la Independencia. Desde los tiempos en que la revolución chilena aparece con propósito autonomista hasta los días posteriores a Lircay en que se dibuja ya el espíritu directamente separatista, el Virreinato peruano prepara diversas expediciones, y diversos mandos en el propósito de retener la fidelidad del Sur. Pareja y Gainza representan el primer momento que concluye con Osorio, con la destrucción de la patria vieja, la afirmación de la reconquista y la iniciación del mando de este jefe, que según la historiografía chilena, asume una postura de serenidad y de equilibrio durante su gobierno.

La presencia de San Martín ya le confiere a la guerra chilena un matiz distinto, y la gravedad es más notoria; el riesgo es mayor para el Virreinato.

Luego del triunfo de Chacabuco, Pezuela con angustia constante prepara la expedición final, al mando también de Osorio, que concluye con la derrota española en Maipú.

Secuela de estos acontecimientos es la pérdida de la *María Isabel*, en Talcahuano, anuncio del fin del dominio marítimo español en el Pacífico<sup>43</sup>.

Es inútil pensar en Valdivia y en su significación. Una cita de Torrente esclarece la idea: "*si bien (Valdivia) puede considerarse como la llave del mar pacífico, ha necesitado siempre de los situados de Lima para sostenerse*"<sup>44</sup>.

Valdés, no sin intención polémica, mas con verdad esencial, comenta las consecuencias de Chacabuco:

*"la desgracia... en Chacabuco, poniendo el Reino de Chile á la discreción de los invasores de Buenos Aires, transtornó enteramente al estado de las cosas; era un principio de restablecimiento para los disidentes, y la causa nacional retrogradaba á grande distancia de la lisonjera perspectiva á que había arribado por los triunfos de Rancagua y Viluma"*<sup>45</sup>.

Asimismo, en igual testimonio, insiste en los perjuicios económicos, luego de los triunfos "de los insurgentes". Habla de la grave dificultad del cabotaje por la merma del comercio con Chile; el problema del sebo, del trigo, etc.<sup>46</sup>.

## MAIPU

En el diario de Pezuela aparece, con dolor y con minuciosa reflexión, la noticia del desastre realista en Maipú. En el mismo abril de 1818 el Virrey ante la gravedad de las circunstancias decide prepararse "*...a una defensiva general en todos los puntos de mi mando y espedir en los días siguientes hasta el 25...*" diversas órdenes<sup>47</sup>. Le comunica la "*...desgracia del Maipú*" al Virrey de Santa Fe, expone la grave situación del Virreinato y "*... la necesidad de que me remitiese algunos buques de guerra y armas, con cuanta prontitud fuese posible*"<sup>48</sup>.

Como ya lo dice el mismo Virrey, su política desde este momento va a ser defensiva, y ahí precisamente su error. Defensiva en todos los extremos del término; preparación de los puertos ante un posible desembarco "insurgente", cuidado de los buques realistas para que no se pierdan y conviertan el terrible riesgo del momento en desgracia irrevocable. Defensiva es también, la política en el clima espiritual a partir del año 1818. Es una postura de espera; se espera el desembarco, se espera, siempre con temor, la noticia que venga del Sur. Propiamente puede decirse que el Virrey Pezuela entrega su iniciativa a las fuerzas patriotas.

No obstante, en frecuentes juntas de guerra, que dan testimonio de la inmensa preocupación del Virrey, de su responsabilidad que no debe soslayarse frente al error de su patria, se manejan las posibilidades de una continuación en la lucha.

En junio de 1818 sale la corbeta *Presidenta* (sic) con destino final a Talcahuano y con anterior destino a Arica y Arequipa para dejar en dichos puertos refuerzos necesarios para la defensa. Van para Talcahuano 1,200 fusiles completos, 68 bayonetas sueltas, 13,400 piedras de chispa para fusil, 100 pares de pistolas, 200 piedras de chispa para pistola, 250 sables con vainas de acero y sus respectivos tirantes, 1,251 cartucheras, 1,451 portabayonetas, 10,500 pesos en plata acuñada procedente de la venta de 600 fanegas de trigo que envía el General Osorio de cuenta del Rey, 10,000 de plata acuñada por cuenta de los efectos mercantiles que vienen en el *Cantón* pertenecientes al cargamento del contrabandista *Beaver*<sup>49</sup>.

Ahora la cuestión que se discute a partir de julio de 1818 es si conviene la desocupación de Talcahuano, o si es precisa la defensa de esa plaza. Hay múltiples factores que intervienen en el análisis del problema. La importancia del lugar está fuera de debate y sobre todo es mayor por la eventual llegada de refuerzos españoles, que necesariamente pueden interceptarse en ese punto si es que no hay una presencia realista competente. De otro lado, la escuadra española es pequeña en ese momento, con cuatro unidades; con dificultad puede mantener las comunicaciones de Talcahuano con el resto de la Capitanía y del Virreinato; por tierra, los españoles de Talcahuano tampoco pueden esperar auxilio, y siempre está ahí vigente la tremenda amenaza de perder las embarcaciones antes citadas. Frente a todas estas posibilidades la decisión es el abandono de Talcahuano. Cuando se presenta la *María Isabel* existe sólo una pequeña guarnición de tierra, que se mantiene en el lugar; al momento de la sorpresa por los buques chilenos ya no obtienen ningún apoyo<sup>50</sup>.

#### EL TESTIMONIO VARIO DE ABASCAL Y DE PEZUELA

Abascal en su valiosísima "memoria" considera largamente el tema de Chile y refiere que han zarpado con destino a Valparaíso la corbeta y fragata de S.M. Británica *Cherub* y *Phoebe* con el Comodoro James Hillyar, quien interviene en el posterior tratado de Lircay. Dice el Virrey:

*"... admiti su mediación para con los Chilenos asegurandoles que con el reconocimiento del legitimo Gobierno y reposición de las Autoridades hecharia á un olvido eterno todo lo pasado, admitiria al Reyno bajo el Real amparo, y*

á sus habitantes en mis brazos como verdadero Padre, amante y deceso de su felicidad"<sup>51</sup>.

Después de los sufrimientos de Pareja, lamentase el Virrey y dice hallarse "...casi agoviado..." por las noticias que llegan de la resolución de Gainza para desocupar la provincia de Concepción<sup>52</sup>; recurre, como ya se hace habitual, a pedir fondos y "...credito apurados...", al comercio<sup>53</sup>; en el navío *Asia* y la corbeta *Sebastiana* embarca 530 hombres del regimiento de Talavera, 45 artilleros con sus oficiales, 2 obuses de 7 pulgadas, armas, municiones, víveres y dinero "...cuyo refuerzo se halló competente para terminar á la mayor brevedad la guerra del País"<sup>54</sup>.

En 1813 sale la fragata *Tomás* para Talcahuano, la cual tantas preocupaciones ocasiona a Abascal<sup>55</sup>; en el mismo año "...entre tanta desgracia...", llega al Callao el bergantín *Potrillo* y la fragata *Perla* armados por los insurgentes de Chile contra los corsarios, pero luego sus tripulantes enarbolaron la bandera del Soberano<sup>56</sup>; se apresa en el surgidero de Chilca al bergantín *Concepción* armado por los chilenos<sup>57</sup>; el *Potrillo* sale para Arauco y consigue introducir socorros al ejército<sup>58</sup>; la *Castor*, ya armada, se dirige a tomar la isla de Juan Fernández, mas todo resulta frustrado<sup>59</sup>.

Las disposiciones de Pezuela no se reducen, como puede aparecer, al solo apresto posterior de la gran expedición de Osorio. Múltiples y varias son sus medidas, pequeñas y mayores, en función de la guerra en Chile. Le preocupa inmensamente la defensa de Talcahuano, en 1817, y decide el envío de refuerzos<sup>60</sup>; por noticias que llegan desde el Sur sabe Pezuela que el 1º de mayo de 1817 recibe Ordóñez en Talcahuano los refuerzos que salen en la fragata *Veloz* y en el bergantín *Pezuela*<sup>61</sup>; refiérese a la llegada al mismo lugar, del bergantín *Justiniani* (sic)<sup>62</sup>; sale en julio de 1817, para el mismo destino, la fragata *Candelaria* con auxilios para "...sostener aquél importante punto...", entre otros van: 3 cañones de a cuatro, corrientes; 500 cartuchos a bala rasa para cañón; 300 cartuchos de metralla para cañón; 3,000 estopines; 400 lanzafuegos; 250,000 cartuchos de fusil con bala; 8,000 cartuchos de pistola; 20,000 piedras de chispa para fusil; 4,000 piedras para pistola; 10 qq. cuerda mecha<sup>63</sup>; en setiembre de 1817 hay una nueva referencia al bergantín *Justiniano* que sale también con amplios víveres y socorros para Chiloé y Talcahuano<sup>64</sup>; en octubre de 1817, para el mismo destino, marchan los bergantines de guerra *Pezuela* y *Potrillo*, con cuatro meses de víveres y para reforzar el bloqueo que mantienen sobre Valparaíso la fragata *Venganza* y la corbeta *Sebastiana*<sup>65</sup>; en la misma fecha, sale la *Palafox*, con el apoyo del *Pezuela* y del *Potrillo*, y lleva víveres para las tropas de Talcahuano: galleta, tocino, carne salada, arroz, garbanzos, lentejas, frijoles, aguardiente, vino, aceite<sup>66</sup>; el 20 de octubre de 1817 comenta por correo,



"Bosquejo horizontal y Vista de las Islas de Lobos de fuera en el mar pacífico. Tomada en 1800 por el Teniente de Fragata de la R.l Arm.da D.n José de Moraleda y situado el punto A de su puerto en Latitud S. 6° 58' 30" por Longitud de 74° 27' Occidental de Cadiz". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.— Caperta B-Nº 3.  
"Original con firma autógrafa; clave toponímica; orografía de normales N. en el margen E. una larga descripción geográfica".  
Del fichero de cartografía del Museo Naval.



recién llegado, que se anuncia la presencia en Portobelo del segundo batallón de Burgos y un escuadrón de Lanceros, y que vienen a reforzar la expedición que se prepara para Chile<sup>67</sup>.

#### LA EXPEDICION DE OSORIO DE 1817-1818

Es ésta, sin duda ninguna, la más seria, costosa y esperanzada fuerza naval y militar que prepara con inmensos esfuerzos el Estado y los comerciantes del Virreinato de Lima. El objeto, reconquistar Chile.

Muy varias, y ya se dice en otro fragmento de este capítulo, son las razones que llevan a esta expedición. No es sólo una razón de seguridad política, militar y naval; no es sólo el argumento del contagio subversivo que necesariamente llega del Sur al Virreinato limeño; no es sólo el fortalecimiento del envío de espías y agentes; no es sólo la preparación de la "Expedición Libertadora" que es el objeto final de todos los extremos castrenses en Chile; hay otras razones, no de orden guerrero, que invitan, y es más, convierten en necesaria esta expedición. El comercio nuestro, vinculado con el chileno por razón de manufactura y de especies agrícolas, sufre con el corte de esa vinculación; no puede desconocerse lo que en lenguaje de nuestro tiempo podemos entender como integración entre el Virreinato y la Capitanía de Chile.

El Virrey Pezuela renueva la clarísima gravedad del asunto.

*"La recuperación del Reino de Chile, absolutamente necesaria por la íntima conexión de éste con aquél Reino, para la reciproca subsistencia de ambos y seguridad de éste... además de que permaneciendo Chile en poder de los insurgentes, habrían inmediatamente su comercio libre con los extranjeros, como lo han hecho los de Buenos Aires, y tendrían indispensablemente por ese medio plata suficiente con qué hacernos la guerra y cuantos buques armados quisiesen para dominar estos mares, bloquearnos los puertos y acabar en lo absoluto con nuestro comercio desde Valdivia a California, pues sería un enjambre el número de corsarios que hubieran en la mar, así ellos como los extranjeros bajo su pabellón, por la codicia sin límites de éstos..."<sup>68</sup>*

Estos son los fundamentos de la expedición. Asume el mando el General Mariano Osorio, hijo político del Virrey, mas con título que no viene del nepotismo sino de una larga preparación, y precisamente de los tiempos anteriores, en Chile. En el cuartel general, que se organiza en Bellavista, prepáranse todos los detalles de la expedición para que cuanto antes esté en posibilidad de salir a su destino.

*"...fue grande el —mérito— que contrajo Pezuela en el apresto de dicha expedición, que zarpó del Callao el 9 de diciembre —1817— con todos los elementos que pudieran asegurar su feliz resultado, i con una fuerza hábil de 3407 hombres de todas armas"*<sup>69</sup>.

Angustia al Virrey, desde el mes de octubre de 1817, la tardanza en los aprestos de la expedición *"...que tantos afanes a costado..."*<sup>70</sup>, pues puede resultar anacrónica para los objetivos de la reconquista de Chile. En el mismo octubre, Pezuela anota, con entusiasmo, que las fuerzas que se encuentran en Bellavista están con *"...una sobresaliente instrucción uniformada casi toda ella de nuevo, bien armada, y la artillería corriente de todo lo necesario para su uso..."*<sup>71</sup>. En noviembre manifiesta que es ya *"...indispensable poner en la mar la expedición por las razones que antes se han expresado, y por los enormes gastos que causaba su detención, y así di la orden para que se preparasen lo poco que restaba por parte de la marina y que se aumentasen los batallones con 400 hombres más, de los más instruidos de la corta guarnición que quedaba en esta Capital para que, unidos a los mil de los dos mil y quinientos que defendían a Talcahuano, formasen una fuerza respetable contra los enemigos..."*<sup>72</sup>.

El 20 de noviembre es la fecha prevista para la salida pero falta aún a la Marina *"...varios artículos que mandé con toda urgencia se aprontasen, aunque la energía suele surtir poco efecto contra la anticuada costumbre de vivir sin ella el que desobedece"*<sup>73</sup>.

Ya a finales de dicho mes hay indicios angustiosos, para el Virrey, del descontento entre los acantonados en Bellavista. Hay quejas porque se les anuncia un descuento en los haberes durante el tiempo del embarque, y también por el mal ejemplo de antiguos amotinamientos, en otros cuerpos, por razones análogas<sup>74</sup>.

El 8 de diciembre de 1817 se inicia el embarque de la tropa y hay un momento difícil al avanzar cuatro soldados del escuadrón de Lanceros del Rey, que hacen resistencia y rompen sus fusiles a "culatazos" en los bordes de las lanchas; el retiro coincidente del oficial de los mismos dificulta aún más la situación que la resuelve el General Osorio, al ordenar la separación de los cuatro "delincuentes", y continúa el embarque, sin novedad<sup>75</sup>.

El 9 de diciembre sale la expedición del Callao con 3,606 hombres divididos en la siguiente manera: la fragata de guerra *Esmeralda*, con 140, y en la misión de vigilancia y custodia del convoy; las fragatas *Milagro*, con 522 hombres; *Aguila*, con 522; *Begoña*, con 522; *San Juan*, con 400; *Castilla*, con 400; *Presidenta*, con 350; *Comercio*, con 250; *Vigarrena*, con 250; *Gobernadora*, con 250. Marchan embarcados los cuerpos siguientes: segundo

batallón del Infante, con 1,017 hombres y 998 fusiles; primer batallón de Burgos, con 891 hombres y 997 fusiles; segundo batallón de Arequipa, con 959 hombres y 950 fusiles; escuadrón de Lanceros del Rey, con 186 hombres y 200 carabinas; escuadrón de Arequipa, con 202 hombres y 200 carabinas; compañía de Zapadores, con 80 hombres y 97 fusiles; Artillería de a caballo, con 72 hombres y 72 carabinas; lo que hace un total de 3,407 hombres, 3,042 fusiles y 472 carabinas<sup>76</sup>. Con don Mariano Osorio y sus ayudantes de campo marchan don Joaquín Primo, Comandante del Infante, y Jefe del Estado Mayor; y a más de los oficiales, para conocer el esquema directivo de la expedición, hay que mencionar al auditor de guerra, contador, tesorero, comisario, 12 operarios de la maestranza de artillería con sus respectivas herramientas, 8 empleados de tesorería y contaduría, cirujano mayor, boticario mayor, cirujanos, 10 ayudantes de medicina, cirugía, y 10 practicantes, guardas, marineros, emigrados del reino de Chile, empleados en provincias y otros destinos<sup>77</sup>. Embarcan también cañones de a 8, cañones de a 4, 500,000 cartuchos de fusil, 6,000 cartuchos de tercerola, 2,000 cartuchos de pistola, 25 quintales de piedras de chispa y 26,000 para pistola, 250 quintales de pólvora de fusil y 222 de cañón, 200 resmas de papel para cartuchos, y *“un surtido de fuegos artificiales; materiales de carpintería, herrería y armería de piezas forjadas, herramientas y otros artículos de respeto para un parque dotado en proporción al ejército y objeto”*<sup>78</sup>.

En el orden económico se considera 18 pesos por el transporte de los hombres embarcados, *“...desde el General al Tambor...”*; lo que da un total de 64,908 pesos; 10,570 pesos por gratificación de mesa, *“...desde el General al Cadete y empleados”*; 78,090 pesos por el haber de diciembre<sup>79</sup>.

Con entusiasmo, como puede entenderse, con tranquilidad de conciencia, el Virrey dice en la nota que corresponde al 9 de diciembre de 1817:

*“Salió por fin dicha expedición que tantos trabajos y costos había tenido, y tanto me quemó la paciencia para conseguirlo, especialmente la tardanza de los 2,000 hombres que debían venir por Panamá de Burgos y Lanceros...”*<sup>80</sup>.

El 17 de enero de 1818 llega Osorio a Talcahuano, a los 37 días del embarque en el Callao<sup>81</sup>.

Se celebra en Santo Domingo *“...una solemne rogativa a la Virgen del Rosario...”* por el buen éxito de la expedición; a dicha ceremonia concurre el Virrey con las corporaciones de la ciudad<sup>82</sup>.

Después del desastre realista de Maipú el tono de ilusión o de esperanza del Virrey Pezuela se modifica de manera radical, y sus notas sobre Chile más bien se orientan al movimiento de embarcaciones y a noticias diversas: que la fragata *Venganza*

que bloquea Valparaíso hace mucha agua y está con averías y tiene gente escorbutada<sup>83</sup>; que la *Cleopatra* sale inmediatamente al mar a reforzar el bloqueo de Valparaíso y escoltar a la presa *Marian*, "...con víveres para todos aquellos buques y volver al Callao"<sup>84</sup>; en abril de 1818 atiende al problema del canje de prisioneros, con San Martín<sup>85</sup>; el 30 de abril de 1818 llega en mal estado la fragata de guerra *Venganza*<sup>86</sup>; la corbeta *Presidenta*, en el mes de junio, sale con refuerzos para el Sur<sup>87</sup>; para el 22 de setiembre de 1818, comenta Pezuela que llega el General Osorio con las tropas, de regreso de la infortunada campaña en el Sur, y que ya no es pertinente discutir otros problemas estratégicos<sup>88</sup>; en 1819, considera Pezuela socorros para Valdivia<sup>89</sup>; en abril, determina la salida de la goleta *Alcanze* (sic), "*muy velera*", para Valdivia<sup>90</sup>; en agosto del mismo año, sale el *Aranzazu* para socorrer a Valdivia y Chiloé<sup>91</sup>; en el mes de noviembre, para el mismo destino, el bergantín *Potrillo*<sup>92</sup>; el 18 de marzo de 1820, apunta el Virrey, que a través de los informes llegados en el *Palas*, por gacetas y cartas, se entera de la indecente pérdida de la plaza de Valdivia<sup>93</sup>; en la misma fecha hace referencia a la salida del bergantín *Nitingale* hacia Arauco y Chiloé, con armas, municiones, ropas, tabaco, víveres, medicina y otros. Señala que es imposible enviar un barco "nacional"<sup>94</sup>.

El expediente relativo al desgraciado suceso de las Armas Reales en Maipú, el 5 de abril de 1818, ofrece una imagen integral del criterio y de los esfuerzos de Pezuela, para el enfrentamiento de las próximas circunstancias cuando ya la amenaza del Sur no es una posibilidad distante sino un hecho cierto con graves características.

En previsión de un desembarco en Arica se destinan 1,000 hombres a la defensa de la plaza bajo la dirección de Mariano Ricafort; desde Nazca hasta Chilca es el responsable el Mariscal de Campo don Manuel Gonzáles; en Pisco, hay 100 hombres, y 8 cañones; de Chilca a Miraflores, bajo la autoridad del Brigadier don Francisco Salazar, hay 25 hombres, y siempre se cuenta con el apoyo de las gentes de las haciendas y de las milicias; Manuel Quimper, con 40 hombres, cuida la zona existente entre Miraflores y el Callao; Simón Rávago (sic) atiende a las 85 leguas de Callao a Santa; de Santa hasta Trujillo, el brigadier don Francisco Gil; en el puerto de Paita hay una defensa de 67 hombres, 16 artilleros para atender los 5 cañones.

El mismo plan de defensa consigna la importante acción de las fragatas *Presidenta*, *Esmeralda* y *Cleopatra*; de los bergantines *Pezuela* y *Potrillo* y de los mercantes *Milagro* y *Aguila*<sup>95</sup>.

Preocupa, asimismo, a Pezuela la defensa del convoy que viene de la Península y se refiere a la salida de buques de guerra para la protección necesaria<sup>96</sup>.

### CONSIDERACION GENERAL

La conclusión de las expediciones que Abascal y Pezuela preparan para Chile y el triunfo definitivo que con San Martín se obtiene en Chacabuco y Maipú, deja como objetivo inequívoco y primordial, la preparación de la escuadra rumbo al Perú. Puede decirse que la campaña de Chile —que termina en abril de 1818 y más tarde con la captura de la *Maria Isabel*— se perfecciona aún más; tiene, ahora, como rumbo superior el dominio del mar.

Bien se conoce la famosa frase de O'Higgins después de Chacabuco: "*Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar*"<sup>97</sup>.

Esta es, de verdad, la conclusión y el sentido histórico del triunfo argentino y chileno en Chacabuco y Maipú. La meta es ahora Lima.

## NOTAS AL CAPITULO

1. Como es obvio, de estas campañas organizadas por el Virreinato peruano se estudia sólo lo que tiene que ver con el tema marítimo y no la cuestión en extenso.
2. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 382.
3. *Loc. cit.*
4. *Ibidem*, pp. 385-386.
5. *Ibidem*, pp. 391-392.
6. *Ibidem*, T. II, p. 88.
7. *Ibidem*, p. 138.
8. *Ibidem*, pp. 138-139
9. *Ibidem*, pp. 141-142.
10. PEZUELA, Joaquín de la.. *Memoria*.— p. 386.
11. *Ibidem*, pp. 385-386.
12. D.A.S.M. ... T. VII, p. 102.
13. PEZUELA, Joaquín de la.. *Op. cit.*, p. 568.
14. *Ibidem*. p. 643.  
Don Joaquín Soroa es el Capitán de la *Venganza* y don Luis Coig, el Capitán de la *Esmeralda*. En la *Venganza* entre oficiales y tropas van 321 hombres y en la *Esmeralda* 329.— *Ibidem*, p. 648.
15. *Ibidem*, p. 672.
16. GARCIA CAMBA, Andres.. *Memorias*.— T. I, p. 21.
17. TORRENTE, Mariano... *Historia*.— T. III, cap. II, pp. 30-31.
18. *Ibidem*, p. 35.  
En la goleta *Alcance* llegan al Callao prisioneros que son puestos a disposición de San Martín.— *Ibidem*, pp. 35-36.
19. *Ibidem*, p. 37.  
Otras referencias interesantes:  
TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. III, vol. I, cap. IV, p. 263.  
ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. II, pp. 79 a 158.
20. *Ibidem*, pp. 346-347.
21. *Ibidem*, T. I, pp. 394-395.
22. *Ibidem*, p. 395.  
El Virrey intenta vender las embarcaciones *Cástor* y *Peruana* para que con ese dinero el *Mercurio* pueda repararse, mas no procede dicha operación.— *Loc. cit.*
23. *Ibidem*, p. 412.
24. *Loc. cit.*  
En un anexo correspondiente a un expediente de 1817 hállase la mención a que en un aviso de Chile se asegura haber salido de Buenos Aires, corsarios y buques armados con tropa de desembarco y transporte de armamento para obrar en concierto con las fuerzas que están en Mendoza; para contrarrestar sus operaciones ha dispuesto el Virrey se refuerce el Apostadero con dos buques costeados por el Consulado. Esto lo afirma Antonio Vaccaro. El documento en extenso no aparece en el Archivo de la Marina Española.— BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1974.
25. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 389.
26. *Ibidem*, p. 390.
27. *Loc. cit.*
28. *Ibidem*, p. 392.
29. *Ibidem*, pp. 397-398.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

30. Garcia Camba comenta cómo en el año 1814 ocasionan gran inquietud y desconcierto las informaciones que llegan y la noticia de la pérdida de la plaza de Montevideo.— GARCIA CAMBA, Andrés... *Op. cit.*, T. I, p. 116.
31. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. II, p. 534.
32. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 293.
33. PEZUELA, Joaquin de la... *Op. cit.*, p. 125.  
Otras referencias en *Ibidem*, p. 533.
34. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. II, pp. 249-250.
35. *Ibidem*, p. 408.
36. *Ibidem*, T. I, p. 390.
37. *Loc. cit.*  
GUILLEN, Julio ... *Op. cit.*, T. I, p. 318.  
Parece interesante el expediente de julio de 1811, seguido por don José Pascual de Vivero, sobre el envío de refuerzos al Alto Perú — BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1870, del 19 de julio de 1811.
38. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. II, pp. 393-394.
39. *Ibidem*, T. II, p. 438.  
TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. II, p. 139.  
TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. I, cap. XXVII, pp. 351 a 352, se refiere al viaje de Pezuela; cómo sale del Callao el 28 de abril, con 360 hombres del Real de Lima y Dragones y con 10 piezas de artillería, 400 fusiles sobrantes y con un competente surtido de pertrechos y útiles de guerra. Manifiesta que llega a Chilca a principios de junio.
40. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 321.  
En junio de 1815 hay noticias de divisiones del ejército del Alto Perú transportadas a Arica "...en las fragatas Minerva y Teresa, con el bergantín Potrillo".— *Ibidem*, p. 301.
41. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 402.  
Sobre el mismo tema de la fragata mercante *Tomas*, ver *Ibidem*, T. II, pp. 217, 226, 229.  
GARCIA CAMBA, Andrés... *Op. cit.*, T. I, pp. 125, 129, 131.  
TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. II, p. 28.
42. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. II, p. 546.
43. Con referencia al tema, ver ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. II, p. 173.  
TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. III, pp. 45-46.
44. *Ibidem*, cap. XXIX, p. 506.
45. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 279.
46. *Loc. cit.*
47. PEZUELA, Joaquin de la... *Op. cit.*, p. 249.
48. *Ibidem*, p. 254.  
Según un texto de Valdés, el 24 de abril de 1808 el Comandante de la corbeta de guerra de los Estados Unidos la *Ontario*, James Biddle, comunica en la capital el desastre en el llano de Maipú.— TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, Vol. II, Apéndice N° 4, p. 341.  
Sobre lo mismo, PEZUELA Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 259.  
*Ibidem*, pp. 271-272, se refiere a la presencia, en el bergantín *Cantón*, del Teniente Coronel Pedro Noriega, prisionero en la batalla del Maipú, quien llega como parlamentario de San Martín.
49. *Ibidem*, pp. 276-278.
50. Sobre la discusión respecto al abandono de Talcahuano, ver *Ibidem*, pp. 300, 352, 350, 378.  
Es interesante el acuerdo de la Junta convocada por Pezuela y a la cual se refiere la nota del 22 de setiembre de 1818, y donde comenta que ante la ausencia de un eventual apoyo por tierra es muy grave que pasen al poder del enemigo los cuatro buques: *Esmeralda*, *Cleopatra*, *Pezuela* y *Potrillo* que les harían tan superiores "...en la mar que ya no era posible contrarrestarlos".— *Ibidem*, p. 353.  
Ver igualmente, TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXV, p. 433.

## NOTAS AL CAPITULO

51. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. II, pp. 174-175.
52. *Ibidem*, p. 179.
53. *Ibidem*, p. 181.
54. *Ibidem*, p. 182.
55. *Ibidem*, T. I, p. 394.  
*Ibidem*, T. II, p. 217.
56. *Ibidem*, T. I, p. 395.
57. *Ibidem*, p. 397.
58. *Loc. cit.*
59. *Ibidem*, p. 399.
60. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 125-132.
61. *Ibidem*, p. 145.
62. *Loc. cit.*
63. *Ibidem*, pp. 151-152.
64. *Ibidem*, pp. 163-164.
65. *Ibidem*, p. 170.
66. *Ibidem*, pp. 170-171.
67. *Ibidem*, pp. 173, 174, 175, 176.
68. *Ibidem*, pp. 195-196.
69. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XX, p. 314.
70. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 176.
71. *Ibidem*, p. 174.
72. *Ibidem*, pp. 187-188.
73. *Ibidem*, p. 188.
74. *Ibidem*, pp. 188-189.
75. *Ibidem*, p. 191.
76. *Ibidem*, p. 192.
77. *Ibidem*, pp. 193-194.
78. *Ibidem*, pp. 194-195.
79. *Ibidem*, p. 195.
80. *Ibidem*, pp. 191-192.  
El Virrey a más de la orden que imparte del cierre del puerto, desde el 1º de diciembre de 1817, cuando ya es inmediata la salida de la expedición manda impedir muy especialmente que la fragata inglesa *Anfión* intente hacerse a la vela, no obstante el compromiso que le ofrece su Comandante — *Ibidem*, p. 189.
81. *Ibidem*, p. 233.
82. *Ibidem*, p. 200.  
Otras referencias sobre el mismo tema de la expedición de Osorio: MILLER, Guillermo... *Memorias*.— T. I, cap. VII, pp. 153-154.  
TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXI, p. 326.  
*Ibidem*, cap. XX, p. 295.  
TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 340.  
PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 229.
83. *Ibidem*, p. 248.
84. *Ibidem*, p. 249.
85. *Ibidem*, pp. 259-260.
86. *Ibidem*, pp. 255-256.
87. *Ibidem*, p. 278.
88. *Ibidem*, p. 354.
89. *Ibidem*, p. 432.
90. *Ibidem*, p. 425.
91. *Ibidem*, p. 516.
92. *Ibidem*, p. 565.
93. *Ibidem*, p. 680.
94. *Ibidem*, p. 708.
95. *Asuntos Militares — Defensa del Virreinato*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. I, pp. 51-52. Recopilación y prólogo de Félix Denegri Luna.



96. *Ibidem*, pp. 165, 172.

97. ENCINA, Francisco A. ... y CASTEDO, Leopoldo... *Resumen de la Historia de Chile*.— T. I, cap. XIV, p. 677.

Entre muchos otros testimonios que reiteran la significación de la escuadra, se halla uno de Miller, quien en sus antológicas memorias dice así: "a pesar de las ventajas obtenidas por la gloriosa campaña de 1818, el Gobierno directorial (Chile) conoció bien pronto que sus adquisiciones y ventajas estaban mal aseguradas contra una nueva invasión mientras sus costas no estuviesen protegidas por una fuerza naval respetable".— MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. II, cap. XXVIII, p. 228.

Otras referencias sobre el tema de la guerra de Chile en su aspecto marítimo relacionado con el Perú: ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. II, pp. 167, 168, 172, 173.

*Ibidem*, T. I, pp. 384-400.

PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 116, 117, 118, 119, 120, 209, 213, 214, 215, 226, 227, 228, 229, 378, 479, 432, 512.

TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, pp. 221-284. Manifiesto de Pezuela.

*Ibidem*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, pp. 341-342.

D.A.S.M. ... T. VII, p. 122.

*Ibidem*, T. XI, pp. 63-64, 221.

GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 296, 320, 329, 330, 332, 334, 374, 375, 297.

*Ibidem*, T. II, pp. 179, 181, 185, 186.

Sólo se mencionan algunas fichas vinculadas con disposiciones de los mismos virreyes, de autoridades del gobierno peninsular o relacionadas con personajes que pertenecen a los preparativos de la Expedición Libertadora. No se intenta ni siquiera presentar las fichas de la historiografía peruana y chilena que encara largamente estas cuestiones. Procede sí mencionar la utilidad de García Camba y de Torrente, como testimonios españoles de indudable significación.

Merece citarse como un asunto de interés humano, más que de valor guerrero, el viaje penoso, preñado de dificultades que realizan un alto número de realistas que abandonan Santiago por el puerto de Valparaíso después del triunfo patriota de Chacabuco; luego de muchas vicisitudes, cambio de rumbo, etc., para el mes de marzo se encuentran en Lima los 2,000 emigrados, según Torrente, entre los cuales hay más de 700 militares.— TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXI, pp. 320 a 323.

## Capítulo V

### EL CORSO Y LOS CORSARIOS

En el tiempo de la guerra de la Independencia, como en casos análogos, el desarrollo del corso es asunto principal. Más aún, cuando las penurias económicas, la dificultad de abastecer una discreta escuadra, obligan a aumentar las unidades con la concesión de patentes de corso. Múltiples son los objetivos de este enriquecimiento de la escuadra: proteger el propio comercio, perturbar el comercio adversario, hacer buenas presas.

Para España, en su guerra con nosotros, los corsarios cumplen una función importante atendida sobre todo la pobreza del erario que impide el levantamiento correcto de la Marina. En el lado de los patriotas —los “insurgentes” en vocabulario peninsular— asimismo la pobreza fiscal de los Estados nacientes invita a enaltecer el sistema de corsarios. De una y otra parte, aunque con más largueza desde el lado español, hay material muy nutrido para el estudio de este tema complejo, un tanto casuístico, variadísimo, de los corsarios y del corso.

Documento capital para entender el tema es la nueva Ordenanza sobre el corso del 1º de mayo de 1794, que se publica solamente el 23 de setiembre del mismo año, en San Ildefonso<sup>1</sup>. El Virrey del Perú recibe diez ejemplares del texto<sup>2</sup>.

El principio es el siguiente: importa al servicio de la Metrópoli y seguridad de los vasallos, en su comercio y navegación, interrumpir el “...de los enemigos de la Corona”<sup>3</sup>, y es válido beneficiar económicamente a quien sirva esos fines, y elogiar su denuedo.

El documento consta de cincuentaisiete artículos. Quien desee armar en corso contra enemigos de la Corona, recurra al Ministro de Marina de la Provincia pertinente para obtener permiso, con patente formal; explique qué género de embarcación, su porte, armas, pertrechos, dotación y las fianzas pertinentes.

Es interesante la enumeración de los géneros y mercaderías y efectos pertenecientes a "insurgentes" que se conducirán a los puertos de dominio de la Corona. Es siempre buena presa —la legitimidad de la presa es materia de los Ministros de Marina— los géneros de contrabando "...que se transportaren para el servicio de enemigos", se entiende como tales: morteros, cañones, fusiles, pistolas y otras armas de fuego; sables, bayonetas, picas, y demás armas blancas ofensivas o defensivas; pólvora, balas, granadas, bombas y todo género de municiones de guerra; madera de construcción y para arboladuras; jarcias, lonas, cáñamo, brea y toda suerte de betunes, clavazones, plomo, cebo y otros pertrechos y géneros propios para la construcción, carena y armamento de bajeles y tropas de guerra; marinería; caballos, arneses y vestuario de la milicia, generalmente todo cuanto fuere de servicio, para la guerra de mar, como para la lucha en tierra.

Vale la pena reiterar el aspecto de las gratificaciones que se conceden a los que se dedican a corso, además de los beneficios que vienen del valor de lo apresado:

|   | Reales de Vellón |
|---|------------------|
| Por cada cañón de calibre de 12 o mayor tomado en bajel de guerra enemigo .....             | 1.200            |
| Por cada cañón de 4 a 12 tomado en buque de guerra .....                                    | 800              |
| Por cada prisionero hecho en los buques de guerra .....                                     | 200              |
| Si las embarcaciones fueren corsarias por cada cañón apresado de a 12 o mayor calibre ..... | 900              |
| En las mismas por cada uno desde 4 hasta 12 .....   | 600              |
| Y por cada prisionero .....   | 160              |
| En los bajeles mercantes por cada cañón de a 12 o más calibre que apresaren .....           | 600              |
| Por cada uno desde 4 a 12 en los mismos .....   | 400              |
| Por cada prisionero .....   | 120 <sup>1</sup> |

La gratificación se aumentaría hasta una cuarta parte siempre que el corsario enemigo sea apresado al abordaje y tenga mayor número de cañones que el corsario apresador<sup>5</sup>.

En la frondosa legislación sobre corso interesa mencionar de manera especial algunos textos sobre: "*Individuos terrestres que*

*navegan en corsarios a los mares de Indias con el objeto de quedarse allí*"<sup>6</sup>. Sobre "...las presas de Contrabando hechas por Corsarios particulares en tiempo de guerra...", debe adjudicarse a éstos íntegramente<sup>7</sup>.

En agosto de 1806 se ventila un curioso expediente planteado por don Manuel Peláez, alias Antonio Callejón, quien manifiesta la hazaña que realiza con otros tres compañeros en el año 1800, hallándose prisionero en la fragata inglesa *La Bárbara*, en la cual fomenta un levantamiento y la lleva como presa a Guayaquil, la que se declara bien hecha por el Rey, en 21 de enero de 1804. Dice que presenta oportunamente una minuciosa exposición sobre cómo perseguir a los corsarios en aquellas costas del Mar del Sur, lo cual no merece una respuesta. Insiste Peláez en su mala condición económica, menciona que se ha casado con una hija de don José Bartenechea "...sujeto decente", que su situación económica es muy difícil y que espera se conceda atención al mencionado plan presentado el 4 de abril del año anterior<sup>8</sup>.

Sobre el tema de las presas hay un expediente iniciado por Ventura Fita y otros armadores de corsarios del puerto de Algeciras, con el pedido de esclarecimiento del espíritu de la Real Orden del 3 de enero de 1808. Afirma que el Capitán General de la isla de León contra lo determinado en la Real Ordenanza de Corso pretende desaforar a los demandantes del Tribunal de Primera Instancia y llevar al suyo el expediente en el estado en que se halla; el expediente se organiza sobre once buques americanos que los corsarios del grupo de Fita llevan a Algeciras y que Ricardo Meade se titula consignatario de dichas embarcaciones. La disposición superior ordena que todo regrese a Primera Instancia. Mas, ellos están preocupados por el rumbo que sigue el expediente.

Una de las resoluciones en este expediente opina que a los armadores no les corresponde pedir declaración sobre la expedición de las leyes<sup>9</sup>.

En octubre de 1808, el Consejo de Marina resuelve varios aspectos vinculados con el corso. Para asegurar el comercio frente a los corsarios franceses conviene se reúnan en los puertos principales las embarcaciones mercantes, y salgan con el convoy bajo la escolta de uno o más buques de guerra; "*que se restablezcan los correos marítimos para que a lo menos salgan mensualmente a la América*"; que en Cádiz "*haya un navio con una o dos fragatas para todo lo que pueda ofrecerse*"; que en América haya "*...fuerzas de mar para proteger la navegación costanera...*"<sup>10</sup>.

Hay otras disposiciones interesantes en 1816. El Consejo del Almirantazgo propone medios para estimular el corso en los particulares a fin de perseguir a los buques armados "*insurgentes*"<sup>11</sup>.

En Real Orden del 8 de noviembre de 1816 se reiteran algunos aspectos y se precisan otros sobre el corso:

*"Que a los Armadores en Corso se les faciliten la Artillería, Pertrechos, Polvora, y demas que necesiten, pagandolos a los precios corrientes o de su avaluo.*

*Que su tripulacion extranjera no exceda de la tercera parte de su dotacion, y que puedan embarcarse en ellos los Oficiales de guerra, y demas individuos matriculados, que gozan de invalidos, o aunque no los gocen.*

*Que las embarcaciones Españolas, que tengan patente de Corso, y mercancia no puedan ser embargadas, sino solamente en casos muy raros, y urgentes.*

*Que para gozar un buque mercante de privilegio de Corso y mercancia, debe montar Artillería suficiente, y numero de individuos Accesorios para el manejo de ella, y el surtimiento necesario de armas blancas, y de chispa, en cuya concurrencia de circunstancias será aplicable el privilegio"<sup>12</sup>.*

Se determina también *"...que tengan las mismas franquicias los buques armados en corso que los armados en corso (sic) y mercancia contra los insurgentes de América"<sup>13</sup>. Al año siguiente, hay consideraciones sobre los "arbitrios y derechos de convoy y de corso para fomento de la Marina"<sup>14</sup>.*

Un proyecto de José Veguer, Madrid, 27 de abril de 1818, propone a la Corona la forma de detener a los corsarios y piratas "insurgentes"<sup>15</sup>. Es difícil, afirma, derrotar a dichos corsarios y piratas enemigos con la Marina Real; es propio, en cambio, rápido y expeditivo, el atacarlos con otros corsarios, y así obtener una mayor agilidad en la lucha por la destrucción de los enemigos. Dice, además, que es válido estimular a los comerciantes; *"pues no hay cosa alguna de que pueda sacarse utilidad que no ocupe las miras de los comerciantes"*. Dentro de este espíritu, Veguer postula la idea de estimular a compañías de comercio para que armen corsos proporcionándoles auxilios, algunas ventajas y utilidades. Entre éstas propone declarar que todo buque represado por un corsario mercante, después de 24 horas de haber sido apresado por pirata o corsario insurgente, sea del apresador<sup>16</sup>. Además, afirma, otra amplia concesión para el corsario "insurgente" o pirata apresado y *"cuya tripulación se entregue a disposición del Gobierno en uno de los puertos de la nación"*; se permite al apresado y al apresador obtener, *"por una vez cargados de géneros coloniales sin pagar derecho alguno por su extracción, ni por su introducción en la Península"*; lo mismo, pueden volver otra vez cargados de géneros nacionales sin pagar el derecho de extracción, ni en América la introducción. Añade Veguer que si ambos momentos no son suficientes para que los armadores paguen sus gastos y obtengan alguna utilidad, se puede ampliar este beneficio<sup>17</sup>.

Insiste Veguer que no debe concederse ninguna de estas ventajas de corso a potencias amigas porque es más difícil retirarles ese beneficio; que es distinto, en todo caso, entenderse con particulares.

*"...debe tomarse en consideración que no es lo mismo tratar con simples comerciantes Armadores, sin atender que pertenecen a tal o cual nación, que tratar con Gobiernos, pues con estos me parece que nada debe ni aún siquiera hablarse relativamente a las cosas de América, por las malas consecuencias que puede traer"*<sup>18</sup>.

El anterior planteamiento es de algún modo la exaltación del sistema de corsarios; enaltecimiento del corsario particular en la lucha contra el corsario "insurgente". Revela Veguer sentido político frente a las potencias que por un interés transitorio de servir a España, más tarde se beneficien con la larga e indebida retención de una merced pasajera para transformarla en un derecho permanente<sup>19</sup>.

### ACCIONES DIVERSAS DE CORSARIOS

En 1793, viaja a la Península desde el Callao con registro de oro y plata la fragata *Aquiles* o *Santiago Apóstol*, la cual es apresada, después de cinco horas de combate, por el corsario francés *Dumorye*, y a los cinco días es represada por el navío de guerra inglés *Egmond*<sup>20</sup>. El bergantín *Libertad* apresado en 1795 por la fragata *Santa Perpetua*, se incorpora a la Armada con el nombre de *Habanero*, alias *San Carlos*<sup>21</sup>. Los buques ingleses corbeta *Lydia* y bergantín *Levante*, en 1797, son capturados por "...los naturales del país..."<sup>22</sup>. En 1797, se remite patentes de corso a América<sup>23</sup>. El 6 de julio de 1798, un corsario inglés ataca y captura en Arica al "...pequeño buque de este comercio nombrado el Gran Señor..."; lo trae hasta el puerto de Quilca, donde desembarca un oficial con bandera parlamentaria, éste propone, ajusta y verifica "...su rescate por cinco mil y quinientos pesos que le exhibieron sus vecinos, y este hecho insólito irregular y sobre que ya he tomado separadamente las providencias convenientes, es un exemplar cuya repetición debe precaverse..."<sup>24</sup>. Según el Padre Vargas Ugarte la *Nueva Cástor*, de 10 cañones y 27 hombres de tripulación, y la *Breña* de 8 y 23, respectivamente, son presas inglesas por *La Orúe*<sup>25</sup>. La fragata de Su Majestad *Leocadia* apresada a los corsarios ingleses *Cástor* y el *Bretaña*. Luego el *Cástor* "...abanderado español...", al mando del Teniente de Navío don Francisco Gil Taboada, apresada, a su vez, a dos corsarios ingleses<sup>26</sup>. Concédese el grado de Alférez de Navío al Comandante de la corbeta *Atlántica*, Alférez de Fragata graduado don Domingo Orúe y Mironés, por el combate que sostie-

ne al apresar a las fragatas corsarias inglesas *Nueva Cástor* y *Bretania*. La fragata es propiedad de Orúe<sup>27</sup>.

En 1801, se considera el retiro de patentes de corso en el Callao<sup>28</sup>. Igualmente, considérase la posibilidad de nuevas incursiones de corsarios ingleses. En el mismo año, el Comandante del Apostadero del Callao avisa que los corsarios ingleses cruzan por el Pacífico. Hay noticia de los ataques en las costas de Chíncha, Chorrillos, Arica y de la pérdida del corsario *La Minerva*. En noviembre del mismo año, se realiza el combate de la *Astrea* con el corsario inglés *Dardo*<sup>29</sup>.

En la *Minerva Peruana* del 26 de julio de 1805 se anuncia que "*La fragata Victor al mando de su Capitan Don Joseph Manuel Gomez, saldrá á Corso, y persecucion de Contrabandistas armada á satisfaccion de este Superior Gobierno, á principios del próximo mes de Agosto. Los individuos de Mar que quieran ajustarse para el objeto o que se destina el Buque, ocurrirán al Capitán referido á entender la parte que ha de pertenecerles por todos los exitos de esta empresa*"<sup>30</sup>.

La *Victor* sale del Callao el 22 de agosto, llevando como Capitán al mencionado José Manuel Gómez, quien al mismo tiempo se desempeña como Primer Piloto. El dueño de esta fragata es don Francisco de Inda, quien la arma en corso conforme al decreto del Marqués de Avilés, del 12 de julio del mismo año. Al salir del Callao la *Victor* lleva víveres para noventa días y aguada para sesenta; va armada con 22 cañones de a 8, y 152 hombres, entre ellos, ocho oficiales mayores<sup>31</sup>. Al año siguiente hay nuevas noticias sobre esta corbeta corsaria<sup>32</sup>.

El 12 de abril de 1806, llegan al Callao, desde Valparaíso, en convoy, cinco buques de este comercio con la noticia de la pérdida del corsario inglés *Ceres* por levantamiento de su tripulación en la costa próxima a Concepción<sup>33</sup>.

En el mismo texto se afirma "...*que los buques contrabandistas neutrales que apresen en el mar del Sur los corsarios nacionales se adjudiquen a los armadores*"<sup>34</sup>. Consígnase ocurrencias de los guardacostas del Callao y de la fragata corsaria inglesa *Lucy*, que se pierde por Arica<sup>35</sup>. En agosto de 1806 Su Majestad agradece al Capitán de la fragata *Joaquina*, don Domingo de Ugaldé, por el combate y presa del corsario inglés el *Antelope*, en el Callao<sup>36</sup>.

Abascal en sus memorias trata el tema y se refiere especialmente a la lucha con los corsarios "...*dentro y fuera del puerto de Payta*..."<sup>37</sup>. En agosto de 1806 Su Majestad manifiesta su satisfacción por el combate de la fragata *Astrea*, su comandante es don Pedro B. de Esquibel<sup>38</sup>. En mayo de 1807 se considera la habilitación del buque de don Pío Elizalde, de San Sebastián, "...*Los Tres Amigos para corsear por los mares de Europa y Amé-*

rica<sup>39</sup>. En 1807, se arma en San Sebastián un bergantín, una goleta, tres lanchas; destinados el bergantín y la goleta a Lima y el resto a La Guayra, como corsarios armados<sup>40</sup>. Del mismo año hay noticias en el Callao de la fragata inglesa *Cornwallis*<sup>41</sup>. En octubre de 1807, hay información en el Callao sobre corsarios y contrabandistas ingleses y americanos "...que frecuentan aquellas aguas"<sup>42</sup>. En octubre de 1807 se considera en el Callao el reparto de la represa "...del bergantín guanero San Pablo, que realizó el llamado Caballo"<sup>43</sup>. A principios de 1808, se sabe de la presa de la fragata *Palas*, de la Real Compañía de Filipinas, por la fragata inglesa la *Gloria*. La fragata *Palas* conduce caudales de Lima para las "islas"<sup>44</sup>. El 23 de diciembre de 1808, el Comandante del Apostadero de Lima, avisa recibo de 19 patentes de corsos<sup>45</sup>. En 1809, se presenta el caso curioso de la embarcación llamada la *Ramoncita* fabricada por la compañía Almozza y Arismendi, que entra en el Callao sin haber hecho nada. Proceden a darle otro aspecto y la arman de bergantín, capturando así a la fragata *Wultur* (sic), con un cargamento de 800 mil pesos<sup>46</sup>. El bergantín *Flecha*, en 1809, está armado de corso, según la memoria de Abascal<sup>47</sup>. En 1810, llegan más documentos para corso en los mares de Indias<sup>48</sup>. El corsario *Primera Cantabria* apresaa a la fragata americana, ballenera, *Atlas*<sup>49</sup>. En 1811, se sigue un expediente sobre el apresamiento de la fragata inglesa *Vulture*<sup>50</sup>. El navío corsario *Mercedes* aparece citado en 1812<sup>51</sup>. Entre 1813 y 1814, menciónase la corsaria española *Xaviera*<sup>52</sup>. En el mismo año, 1813, Torrente se refiere al "...corsario de Lima", por Valparaíso<sup>53</sup>. También en esa fecha sale del Callao para Quilca la goleta corsaria *Cantabria*, con tropa y pertrechos<sup>54</sup>. Y el 30 de junio, leva anclas, desde el Callao, el bergantín *Santa Teresa* armado en corso; va al mando de su Capitán Juan Villa<sup>55</sup>. En 1816, hay información sobre los corsarios que actúan en las costas de Chile. En el mismo año, el Consulado de Lima arma varios buques para perseguir a los corsarios de Buenos Aires<sup>56</sup>. El bergantín *Potrillo* y la fragata *Perla* están armados por los insurgentes de Chile contra los corsarios<sup>57</sup>.

El diario de Pezuela, siempre tan útil para el conocimiento de la vida de la época en sus detalles pequeños y en las grandes cuestiones, ofrece múltiple información sobre los corsarios. En agosto de 1816, el día 17, sale el bergantín de guerra *Potrillo* a la orden del Teniente de Navío Ramón Bermúdez, a perseguir a un corsario por la costa del Norte, hasta Paita<sup>58</sup>. En el mismo año, la fragata mercante *Romana*, se encuentra con un corsario en el Cabo de Hornos<sup>59</sup>. En 1817, está en Lima Diego Cónsul Jové Lacomme a quien Pezuela hace Teniente de Navío, y le entrega una escuadrilla equipada a su costo, con la cual, durante algún tiempo, se dedica al corso<sup>60</sup>. La corbeta *Veloz* y el bergantín *Pezuela*, armados en guerra, sirven en la lucha contra los corsa-



rios y para auxiliar tropas<sup>61</sup>. Por "extraordinario" recibe Pezuela indicación del gobernador de Guayaquil, que en las costas de Tumbes y Esmeraldas se encuentran varios buques corsarios<sup>62</sup>. En marzo de 1817, salen del Callao la fragata *Venganza* y el bergantín *Potrillo*, a recorrer las islas Galápagos para perseguir corsarios insurgentes de Buenos Aires e impedir contrabando<sup>63</sup>. En ese mismo año está en proceso de habilitación de corso el bergantín *Trinidad*, en Guayaquil<sup>64</sup>.

San Martín se dirige a O'Higgins, en julio de 1817, y le dice que la *Venganza* "...y un bergantín se presentaron en Valparaiso, pero que el día 16 desaparecieron de allí. Que han salido de Buenos Aires dos fragatas en corso para las costas de Lima, armadas de treinta y dos cañones..."<sup>65</sup>.

La misión de Onís, representante diplomático de España en Estados Unidos, es de verdad importante y tiene como bien se sabe relación de interés con el proceso de la Independencia. Dicho enviado le comunica al Virrey Pezuela que se prepara en puertos norteamericanos buques con bandera de Buenos Aires "...para hacer el corso en este Mar Pacífico con el fin de destruir la fuerza del Rey y aniquilar el comercio, procediendo de mala fé y sin consideración a la paz que tenía aquel gobierno con el Español..."<sup>66</sup>. Dice Onís que están listos para salir los siguientes buques que forman una escuadrilla: fragata *Chistón*, a cargo del Capitán Davey, 32 cañones, 200 hombres de tripulación y 100 pasajeros; el bergantín *Independencia*, a cargo del Capitán Jaime Chaiton; las goletas *Romber*, *Tubey*, *Ow*, *Montezuma*, *Espencer*, dos más, sin nombre, recién construidas. Todos los buques mandados por Jaime Chaiton<sup>67</sup>. Para agosto de 1817, hay noticia que el gobernador de Guayaquil arma dos buques corsarios con 100 hombres. El 21 de setiembre de 1817, dan información del ingreso a Paita de una fragata corsaria, y del apresamiento en él del pailebot correo *Abascal*, con su tripulación, y "...un bote que con cinco hombres fué a reconocerla"<sup>68</sup>. Meses más tarde, el 31 de diciembre, llegan al Callao "de regreso del corso..." las fragatas *Cleopatra* y *Tagle*; según Pezuela estas "...Corvetas armadas en Guerra..." regresan de Panamá<sup>69</sup>.

En 1818, adviértese un aumento de corsarios<sup>70</sup>. El 12 de enero, Pezuela recibe por "extraordinario" de Guayaquil aviso de encontrarse en el golfo el bergantín corsario *Aguila*, que antes había sido avistado por Chancay<sup>71</sup>. La fragata *Palafox* y el bergantín *Justiniano*, por orden del Virrey, se orientan en persecución de la dicha fragata<sup>72</sup>. La *Palafox* está al mando del Teniente de Navío Luis Pardo, con 18 cañones y 36 soldados; el bergantín *Justiniano*, al mando del Capitán Antonio Ibarra, con 8 cañones y 21 soldados, salen a las 12 de la noche, del 15 de enero<sup>73</sup>. En el mismo enero de 1818, hay noticia de la goleta corsaria *Chilena* que lleva como fuerza un cañón de a 18 giratorio,

10 carronados de a 18, 100 hombres "...casi todos extranjeros". La dicha goleta apresa el día 13, ocho leguas al Sur del Callao, al bergantín guanero *San Francisco de Paula*, con 10 hombres "...de Capitán a Paje...", y al no serles de utilidad, lo dejan libre y ponen a su bordo "...8 marineros del Pailebot "*Saeta*", de D. Tomás Lopetegui, que había sido apresado a la altura de Arica el 7 del presente mes y dirigido a Coquinbo..."<sup>74</sup>. Más tarde, el día 27, avisa al gobernador de Guayaquil que hay dos corsarios por aquellas aguas "...haciendo bastante daño"<sup>75</sup>. Al fin de enero, la *Palafox* y el *Justiniano*, que no hallan a los corsarios por barlovento, marchan con dirección a Pisco a perseguir a otro "...que andaba por aquellas aguas..."<sup>76</sup>. En Trujillo están previstas las defensas para un intento de ataque que venga de los corsarios. Hay 105 hombres acuartelados "...prontos en caso necesario..." y 816 de infantería y caballería; está destinado al puerto de Guanchaco, el Teniente don Manuel de Castro, con 21 hombres<sup>77</sup>. En la última semana de febrero recibe Pezuela por "extraordinario" noticias de una goleta corsaria procedente de Valparaíso, que está en Pisco. El Virrey señala que recorre el litoral y apresa pescadores, consta de "...3 cañones por banda, un giratorio de calibre, y de 80 a 90 hombres; su andar, corto"<sup>78</sup>.

Haigh, el viajero tantas veces mencionado, relata que, al estar en Chile —1817—, conoce a Guillermo Mackay, marinero escocés, jefe de una banda de 25 vagos y marineros ingleses y norteamericanos, quien se dedica a recorrer la costa peruana en busca de aventuras. Este está interesado en comprar la *Catalina*, buque en el cual viene Haigh por primera vez a América, para dedicarlo al corso. Después de varios tropiezos se llega a un acuerdo y el navío es vendido a Mackay. La *Catalina* deja legalmente de estar bajo el apoyo británico, cambia el nombre por el de *La Fortuna*, y la bandera inglesa es reemplazada por el nuevo pabellón de Chile<sup>79</sup>.

Las noticias de Guayaquil son inquietantes en el tema de los corsarios. Una fragata y un bergantín "...de poco andar aquélla y muy ligero éste, se mantenían a la boca de la ría de aquél puerto"<sup>80</sup>. Una referencia del 28 de febrero de 1818 merece transcribirse íntegramente:

"Me avisó el Comandante de Paita haber llegado a Guayaquil cuatro ingleses, de veinte que los corsarios hecharon en la costa de Monte Cristo, amarrados, procedentes de una fragata ballenera que hecharon a pique para obligar a su tripulación a tomar partido con ellos, pero resistiendo, los habían tratado cruelmente, especialmente al Capitán, a quien azotaron"<sup>81</sup>.

El 2 de marzo de 1818 "se avistó al frente del Callao el pirata corsario que apresó en Pisco al Volador"<sup>82</sup>.

El 10 de marzo, sale la fragata *Veloz* y el pailebot *Aránzazu* a perseguir al corsario. El Comandante don Simón Londoño "...llevó la orden de hecharle a pique si le encontraba"<sup>83</sup>. El 29 de marzo, regresan la *Veloz* y el *Aránzazu* sin encontrar al corsario; lo buscan hasta Nazca y a 30 leguas a la mar<sup>84</sup>. En junio de 1818, en Pisco, un corsario apresa al bergantín *Volador* que tiene a su bordo "...800 botijas de aguardiente"<sup>85</sup>. Más tarde, el *Volador*, con libertad que le concede el corsario, regresa a Pisco sin su carga "...y hecho un secreto contrato de rescate"<sup>86</sup>. El Capitán Martínez, del *Volador*, comunica "que el corsario es una goleta de 12 piezas, entre carronadas y cañones de a 12; que el Comandante es un francés, con 40 hombres de tropa, toda francesa, y 104 hombres de marinería franceses, ingleses y americanos"<sup>87</sup>. El General González, desde Pisco, le comunica al Virrey que regresa a aquel puerto el corsario que apresa al *Volador*; esta vez con otra presa que es "...el bergantín "*Justiniano*", a cuyo Capitán, Menchaca, y el escribano permitió saltar en tierra con proposiciones de rescate..."<sup>88</sup>. Menchaca manifiesta que el citado corsario tiene 24 remos, que su capitán es Monsieur Blet, y que el segundo es su hermano<sup>89</sup>.

En julio de 1818 Pezuela consigna la noticia que la corbeta "insurgente" el *Congreso*, con su Capitán Francisco Jumiert, francés de nacionalidad, en las cercanías de Pisco, después de saquearlo apresó al bergantín *Europa*, cuyo capitán es don Bonifacio Cuervo. Luego del apresamiento es saqueado y puesto en libertad por 5,500 pesos que se obliga a pagar en Chile a don Tomás Rosales, del comercio de Santiago<sup>90</sup>.

A fines del 1818, en el mes de noviembre, se suspende en el Callao la salida de la fragata mercante *Romana* destinada para Cádiz y la de otros cuatro buques con rumbo a Guayaquil, pues la fragata de guerra *Venganza* marcha para perseguir un corsario que se presenta a la boca del puerto<sup>91</sup>. En noviembre regresa la fragata *Venganza* sin ubicar al corsario "...que se le escapó por haberle cambiado el rumbo en la noche..."<sup>92</sup>. La *Venganza*, a su vuelta, trae como sospechoso al bergantín francés *Gacelle*, su Capitán Rowsel; mas, éste conduce correspondencia del Embajador de España en Río, Conde de Casa Flores, por lo que Pezuela no lo considera como presa; y ante el reclamo de los del *Venganza* ordena que se abra un proceso en el Apostadero "...para satisfacer el reclamo"<sup>93</sup>. En la última semana de noviembre regresa la corbeta *Cleopatra*, de Pisco, después de dar caza a un corsario "...que se le huyó"<sup>94</sup>.

El 22 de diciembre de 1818 Pezuela informa que un corsario apresa al bergantín *Bolero*, el 10 de diciembre, después de una reñida acción. Tiene en su bordo 20 reclutas de Trujillo<sup>95</sup>. En el mismo diario de Pezuela se consigna información en el sentido que en 1819 hay corsarios en el rumbo de Panamá<sup>96</sup>. En 1801, el

2 de enero, las fragatas *Bretaña* y *Cástor*, armadas en corso por cuenta del Consulado de Lima, apresan a la fragata anglo-americana *Pegaso* "...con diferentes géneros de ilícito comercio"<sup>97</sup>.

En 1819 se menciona al corsario *Chacabuco*<sup>98</sup>. La corsaria española *Xavierra*, en aguas de Coquimbo, apresa a la fragata americana *Minerva*. En las mismas fechas se estudia una instrucción preparada en Lima para el corso<sup>99</sup>. En el mes de julio la corsaria *Los Andes* amanece el 11, en Sechura, saquea el puerto y roba a la iglesia<sup>100</sup>.

Un oficio de Pezuela al Real Tribunal del Consulado, 24 de setiembre de 1819, manifiesta "...que la multitud de corsarios que infestaban estos mares en todas direcciones han desaparecido de algún tiempo á esta parte..."; y con cierto regocijo expresa que han cesado los peligros de la navegación "...que con infinitos perjuicios de los propietarios, del público y de la Real Hacienda han tenido anclados los buques nacionales en nuestros surgideros"<sup>101</sup>.

Hay algunas consideraciones que recoge Valdés y que merecen una reflexión. En primer lugar, que el corso es legal, que ofrece beneficio, debe, pues, acrecentarse. Desde otro punto de vista manifiesta que aunque no se presente el recurso fruto mismo del corso, para el comercio "¿podía éste dudar dónde estaba su ventaja, si en perderlo todo ó destinar una gran parte de sus utilidades á sostener la fuerza que lo había de proteger?"<sup>102</sup>. El esfuerzo del Consulado en el armamento y habilitación de corsarios es grande, y en todo caso la reflexión que asume Valdés es interesante y presenta sin ninguna duda la verdad de lo que está en juego. De otro lado, se maneja la posibilidad que el Perú sostenga la escuadra:

*"Pues qué, si España hubiese enviado una Escuadra bastante fuerte para sostener la preponderancia, ¿no hubiese sido el Perú quien la hubiera sostenido, aunque en este caso se evitase el gasto de su creación?"*<sup>103</sup>.

### CRUCERO DE BROWN

La expedición de Brown al Pacífico, en 1816, no puede verse de manera superficial como una empresa de aislada y audaz aventura. Hay que verla en su contexto histórico, absolutamente vinculada con los objetivos y con el fenómeno de la lucha por la Independencia en el Plata, Chile y el Perú.

Amplia y rica es la bibliografía que considera a Brown. Aparte de las historias generales de la Independencia que encaran el tema, deben mencionarse la misma memoria de Brown<sup>104</sup>; y los estudios de José Toribio Medina<sup>105</sup>, Héctor R. Ratto<sup>106</sup>, Teodoro



"Plano del Puerto del Callao, en el Reyno del Perú, Situado en la Latitud S. de 12 grs. 8 mins. y en la longitud de 299 grs. 15 mins. por el Merid.no de Thenerife, y nueva Carta Francesa". Museo Naval, Madrid.  
Bandeja XXXVI.— Carpeta A-Nº I.  
"Manuscrito; lavado en amarillo y rojo; escala en leguas marítimas; nudo con media lis; fondeaderos". Del fichero de cartografía del Museo Naval.

y Ricardo Caillet-Bois<sup>107</sup>, Laureo Destéfani<sup>108</sup>, Demetrio Ramos Pérez<sup>109</sup>.

La expedición de Brown hay que entenderla no como un curioso esfuerzo aislado, sino como un empeño sólido que sirve al objetivo final de la Independencia. La sola llegada de las fuerzas al Callao en enero de 1816 representa para el Virrey Abascal y para los patriotas peruanos un hecho que sin duda alguna no es intrascendente. Desde otro ángulo, la empresa de Brown subraya la unitaria continuidad del fenómeno de la Independencia de América del Sur y subraya, asimismo, la primacía del mar como elemento guerrero y medio de comunicaciones.

El 1º de setiembre de 1815 se firma el acuerdo entre el Director Ignacio Alvarez Thomas y Guillermo Brown para la marcha de la empresa<sup>110</sup>. Parecería —no hay acuerdo en los testimonios no obstante las afirmaciones de Brown— que la partida de Buenos Aires es en octubre y no en setiembre<sup>111</sup>. El 23 de octubre zarpa del puerto de Colonia con su fragata *Hércules* al mando de W.D. Chitty y con el bergantín *Santísima Trinidad*, al mando de Miguel Brown<sup>112</sup>. Bouchard parte días más tarde con la corbeta *Halcón* y el queche *Constitución*, al mando de Russell. W.D. Chitty deja una bella crónica de los primeros días de la navegación y paso de Magallanes:

*"...un tremendo temporal del O.N.O. y N.O. nos obligó (debido al estado de inutilización en que se hallaba el bergantín Trinidad que había perdido su tajamar, al que estaba asegurado el bauprés el cual, por consiguiente, estaba en gran peligro, lo mismo que los mástiles) a enfilar hacia el estrecho de Magallanes, adonde arribamos con el anochecer. Allí sondamos 22 brazas, y haciendo señales al Trinidad, largamos el ancla en mar quieta, a sotavento de una isla; pero la Hércules al instante pasó el Banco y no se pudo encontrar fondo en más de 100 brazas. El Trinidad, a sotavento, no había largado el ancla, pero viendo que el agua batía sobre piedras cerca de él, viró y navegó al sur, y nos separamos. Sin embargo, llegó con felicidad a una bahía del costado de Tierra del Fuego, y la Hércules después de escapar por la noche con gran dificultad de los más inminentes peligros, a la mañana siguiente fue arrojada por la violencia del temporal sobre las peñas, contra las cuales permaneció chocando tres horas; esto le ocasionó un rumbo que ha sido desde entonces la causa de todas nuestras desventuras y me atrevo a decir que impidió a nuestro bravo comandante operar del modo que lo hubiera hecho en otras circunstancias. Con tenaz perseverancia conseguimos al fin librarla de aquella situación y finalmente la remolcamos hasta un dique formado por la naturaleza. Allí nos entregamos a la tarea de buscar y tapar*

*el rumbo principal; pero estaba demasiado abajo para que pudiésemos lograr este último propósito; sin embargo pudimos retirar de su tajamar una pieza de cerca de seis pies de largo, que se había desprendido en la primera embestida contra las rocas. Después de siete días de permanencia en aquella inhóspita y temible región durante la cual completamos nuestra aguada, cortamos las portas de la batería, se acomodó todo, salimos a la mar y al abandonar el estrecho, tuvimos el gusto de encontrar otra vez al Trinidad, cosa de que teníamos pocas esperanzas, como ellos de volver a ver la Hércules. Nunca un buque se halló en situaciones más peligrosas que las que se nos presentaron a nosotros de tiempo en tiempo en el estrecho de Magallanes; pero con la ayuda de la Divina Providencia nos libramos de todas*"<sup>113</sup>.

En la travesía del estrecho se pierde el *Constitución*, o *Uribe* y en la isla Mocha se reparan otros daños sufridos. Ratto en su utilísimo estudio sobre Brown transcribe un texto del jefe del crucero:

*"A las naves de Bouchard les sorprendió una tormenta que duró catorce días y en una de ellas a la caída de la tarde, y en lo más recio de la borrasca la percibió el Halcón, media envuelta entre nubes y la sombra de la noche, en un estado de angustia tal que su pérdida le pareció inevitable... Cuando a la mañana siguiente se dissiparon las tinieblas, el Halcón no divisó por ningún lado a su compañero de viaje. Desde entonces nadie volvió a ver el Uribe*"<sup>114</sup>.

Para finales de diciembre ya Bouchard une sus fuerzas a las primeras de Brown. Después de abandonar el arribo Juan Fernández para liberar a los prisioneros que tanto interesa a los chilenos, el 12 de enero se encuentran frente al Callao. Durante varios días permanecen lejos de la vista de tierra hasta que unos hombres de la fragata *Gobernadora*, capturada días antes, pueden fugar, y desde Chancay ofrecen noticia a Lima de la amenaza que se presenta.

El testimonio del Virrey Abascal es muy ilustrativo; en su *Memoria de Gobierno* presenta con detalle y con la calificación e intensidad propias de su espíritu, la presencia de Brown en nuestras costas, que define como "piratería de los porteños".

*"...y sobre todo contando con la indefensión de estas Costas se determinaron á emprender la Piratería en estos Mares, con la miserable esquadra de tres Buques, los dos de ellos de a 22, Cañones, y el uno de 20, bastante para interceptar nuestro Comercio*"<sup>115</sup>.

Expone el Virrey las medidas de seguridad que se adoptan en la costa nuestra, y con la ayuda del Tribunal del Consulado se preparan otras embarcaciones para la custodia del Virreinato.



Relata Abascal cómo el 22 el enero atacan "los piratas" y reciben el "castigo" que merece su "audacia". El día 27 se produce nueva agresión "*llevando por castigo de su temeraria empresa 29 hombres muertos, considerable número de heridos, y otras averías en el buque que no ha sido posible indagar*". Considera que el Callao queda defendido con cuatro lanchas cañoneras, un lanchón con un cañón de a 18, y los botes preparados por el comercio, además de los elementos de tierra.

Luego de presentar brevemente las incidencias de Brown en Guayaquil propone el Virrey la siguiente reflexión:

*"Esta es en suma la historia de la Piratería de los Porteños en esta Mar. Su venida considerada como un arrojó ó una intrepidez del que manda sus fuerzas, no habria sido perjudicial al Comercio si huviese tenido el Gobierno otras a la mano para perseguirlo y escarmentarlo: decidiéndose de aquí la importancia ó más bien la necesidad de mantener en el Puerto principal del Callao un armamento Naval para ocurrir desde este punto que es el promedio de las Costas a donde fuere más urgente su auxilio".*

Para finales de enero recuerda Ramos a los siguientes buques integrantes de las fuerzas de Brown y Bouchard: fragata *Hércules*, corbeta *Halcón*, bergantín *Trinidad* y las embarcaciones capturadas, que son: la corbeta *Montañesa*, la fragata *Gobernadora*, el bergantín de Pisco, la goleta *Andaluz* y las apresadas el día 28, es decir, la *Candelaria* y la *Consecuencia*.

El 7 de febrero encuéntrase a la entrada de Guayaquil. El día 8, Guillermo Brown en la *Trinidad* y una goleta *Carmen*, avanzan rumbo al puerto. Luego de un breve triunfo sobre defensas exteriores, al encontrarse a tiro de Guayaquil vara la *Trinidad* y los hombres suben a la nave. Brown vive momentos de apremio y es reducido a la condición de prisionero.

La capitulación se firma el 16 de febrero. Pasan a poder de Guayaquil la fragata *Candelaria*, dos bergantines y un místico, y los prisioneros y papeles de la *Consecuencia*<sup>116</sup>.

Luego de desacuerdos entre Brown y Bouchard, éste conserva la *Consecuencia* y la *Andaluz*, y aquél el *Hércules* y el *Halcón*. Bien se sabe cómo Brown concluye en Barbados su audaz e incierto empeño<sup>117</sup>.

Demetrio Ramos Pérez postula una interpretación sugestiva del crucero de Brown que lo aparta de la simple imagen de un corsario.

Analiza los diversos vínculos entre el movimiento separatista del Plata y el del Perú y los coordina con el Congreso de Tucumán y con el empeño de la coronación de un Inca. Igualmente, habla del canónigo Manco Cápac y de su relación con Brown desde 1814, en la batalla naval de Montevideo, donde se desempeña como capellán de las fuerzas marítimas.

"La hipótesis tentadora" es la siguiente: que uno de los fines de la expedición fuera *"provocar las posibilidades que se presumían o apoyar una sublevación a las espaldas del ejército realista del Perú. Además queda abierta la presencia del citado canónigo en este proceso"*.

Esa visión general americana del crucero la reconoce explícita Demetrio Ramos en una carta de Brown a Alvarez Thomas, Colonia, 17 de octubre de 1815: *"...la causa de los americanos del Sud debe seguirse por un hombre que pueda servirla con honor y vigor". "Tengo en mi poder los documentos necesarios para hacer el corso en el mar Pacifico y si V. E. quiere aumentarlos, y asistir a la empresa que puede ultimamente contribuir a la entera independencia de Sud America, yo tomaré en todo tiempo vajo (sic) de mi mando tal fuerza, si así agradare, y contribuiré quanto sea posible a su prosperidad"*. Habla de cómo *"la causa de los americanos del Sud debe seguirse"*, y añade *"que puede ultimamente contribuir a la entera independencia de Sud América"*<sup>118</sup>.



## NOTAS AL CAPITULO

1. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Corso y Presas, Doc. N° 1869, del 23 de setiembre de 1794.
2. Hay diversas disposiciones sobre la cuestión inmediatamente anteriores a la fecha de iniciación de nuestro estudio: del 1° de febrero de 1762, sobre habilitación de buques corsarios. A. G. I. ... Indiferente General, 1828. Del 16 de febrero de 1762, sobre el curso de particulares.— *Loc. cit.*  
En la misma referencia del documento anterior, del 8 de julio de 1779, se autoriza a los vasallos americanos que por vía de mar y tierra, como represalia, puedan actuar frente a los súbditos del Rey de la Gran Bretaña.— *Loc. cit.*  
Del 25 de marzo de 1789, sobre curso en Indias.— GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 11.
3. MEDINA, José... *La Imprenta en Lima*.— T. III, p. 289.
4. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.* Sección Corso y Presas, Doc. N° 1869 del 23 de setiembre de 1794, Art. 53.
5. No es el caso de entrar en el análisis de los detalles del procedimiento de la presa y demás. Sólo importa afirmar el valor capital de ese documento como el texto legal básico para el tema de los corsarios en la época que nos ocupa.  
Otras referencias con respecto a mandatos sobre corsos:  
Real Cédula del 1° de mayo de 1794, sobre beneficios en el corso.— MATRAYA, Juan José... *El Moralista*.— T. I, p. 434.  
Real Orden del 27 de junio de 1794: que está vigente la Ordenanza de corso y presas del 1° de julio de 1779.— *Ibidem*, p. 436.  
23 de setiembre de 1794: Ordenanzas del corso de esta fecha. Expediente y antecedentes de ellas.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 260-261 y 11  
Real Orden del 6 de noviembre de 1796: sobre reglamento de corsos.— MATRAYA, Juan José... *Op. cit.* T. I, p. 449.  
Real Cédula del 23 de diciembre de 1796: sobre comisos — *Ibidem*, p. 450.  
Aranjuez, 3 de junio de 1797: que las presas que condujeran a los puertos pertenecerán privativamente a los Juzgados de Marina para evitar disputas.— A. G. I. ... Indiferente General, 1828. Disposición del 14 de junio de 1797, que se guarden las declaraciones que se insertan sobre presas.  
MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 453.  
Medina recoge la ficha de las Ordenanzas de S. M. "Que prescribe las reglas con que se ha de hacer el Corso de Particulares contra los enemigos de la Corona". En Lima, en la Imprenta Real de los Niños Huérfanos Año de 1799.— MEDINA, José... *Op. cit.*, T. III, p. 289.  
Aranjuez, 21 de mayo de 1799: ventajas que concede la Corona a los armadores de corsarios.— A. G. I. ... Indiferente General, 1828.
6. GUILLEN, Julio... *Op. cit.* T. I, p. 62.
7. A. G. I. ... Indiferente General, 1828. Madrid 17 de setiembre de 1806.
8. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.* Sección Corso y Presas, Doc. N° 356, del 14 de agosto de 1806.
9. Con Ventura Fita firman los siguientes armadores: Francisco Romero, Marcos Supadilla, Marcos Barheu, Manuel García Fernández, Juan Pizano, Esteban Brouquisse, Francisco Michel, Luis Isforna, Manuel María Boix.— *Ibidem*, Doc. N° 85, del 20 de mayo de 1808.  
Sobre el mismo tema en GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 14.
10. BAZAN, Alvarado de... *Op. cit.*, Sección Corso y Presas, Doc. N° 359, del 8 de octubre de 1808.  
Ver también GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 46 y 19.
11. *Ibidem*, p. 8.
12. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 532.
13. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 103.
14. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, pp. 43 y 37.
15. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.* Sección Corso y Presas, Doc. N° 377, del 7 de mayo a 15 de octubre de 1818.
16. *Loc. cit.*
17. *Loc. cit.*
18. *Loc. cit.*
19. Otras referencias sobre corso:  
Aranjuez, 21 de mayo de 1799: "Los buques de guerra no percibirán de-

*recho alguno por la represa de un buque nacional... Todo corsario que represe un buque nacional apresado en el término de veinte y cuatro horas tendrá la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al repesado".* A. G. I. ... Indiferente General, 1828.

Aranjuez, 21 de mayo de 1799: Sobre relación con potencias aliadas y neutrales, sobre el tema del corso.— *Loc. cit.*

Aranjuez, 21 de mayo de 1799: Sobre derecho de la Real Hacienda. *Loc. cit.*  
Madrid, 18 de marzo de 1801: Reitérase disposición sobre beneficio del que represe un buque nacional. *Loc. cit.*

Madrid, 18 de marzo de 1801: Sobre derechos de la Real Hacienda. *Loc. cit.*

Madrid, 18 de marzo de 1801: Sobre relación con las potencias neutrales y aliadas. *Loc. cit.*

Madrid, 18 de marzo de 1801: Adición a la Ordenanza de corso del 12 de octubre de 1796, sobre ventajas a los armadores. *Loc. cit.*

Madrid, 20 de junio de 1801: Ordenanza de Su Majestad que prescribe las reglas para hacer el corso de particulares contra enemigos de la Corona. *Loc. cit.* En 1805 se vuelve a repetir la misma Ordenanza. En 1779, encontramos una referencia igual.

12 de enero de 1803: Real Orden que establece que el "...Capitán Corsario podrá abrir las cartas ó pliegos cerrados que encuentre en buque enemigo, ó de quien se tengan claras sospechas, si lo creyese necesario según las circunstancias, y en su defecto lo ejecutará la Junta de Marina... para facilitar los medios de sentenciar en justicia...". *Loc. cit.*

Madrid, 16 de julio de 1803: Sobre cumplimiento de la ordenanza de corso.— *Loc. cit.*

22 de octubre de 1804: Sobre presas.— *Loc. cit.*

31 de diciembre de 1804: Sobre descargas de efectos de embarcaciones apresadas.— *Loc. cit.*

29 de abril de 1805: "Sobre apelaciones de las causas de presas hechas en América".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 305.

Aranjuez, 25 de marzo de 1808: Solicitud de Francisco Juda sobre presas.— A. G. I. ... Indiferente General, 1828.

30 de marzo de 1808: "S. M. ha resuelto, que todas las presas de contrabandos, y sus cargamentos, que se hicieren en la mar del Sur por buques corsarios nacionales, se adjudiquen a los armadores, con inclusion de la parte del fisco, concedida a los verdaderos guarda-costas".— MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 503.

6 de setiembre de 1808: "S. M. ha resuelto por punto general, que todas las presas de contrabando, hechas por corsarios particulares en tiempo de guerra, se adjudiquen a estos integramente con sus cargamentos, derogando la distribución mandada en 16 de julio de 1802".— *Ibidem.* p. 507.

Madrid, 17 de setiembre de 1808: Sobre presas. A. C. I. ... Indiferente General, 1828.

12 de marzo de 1808: "Sobre la práctica que se observa en los puertos del Perú con toda especie de corsarios, en punto a derechos de anclaje y otros".— GUILLEN, Julio... *Corso y Presas.*— T. I, p. 6.

Lima, marzo de 1809: Sobre presas.— A. G. I. ... Audiencia de Lima. 1549.

Lima, 8 de octubre de 1811: Sobre el expediente de presa de la fragata inglesa *Vulture*.— *Loc. cit.*

13 de setiembre de 1812: "Que no se admitan en los puertos de España y Ultramar las presas que se hicieren mutuamente la Gran Bretaña y los Estados Unidos".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 8.

20. *Ibidem*, p. 41.

21. *Ibidem*, p. 54.

22. *Ibidem*, p. 86.

23. *Ibidem*, p. 16.

24. MEDINA, José... *Op. cit.*, T. III, p. 284.

25. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú.*— T. V, cap. V, pp. 137-138.

26. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 44.

27. *Ibidem*, p. 61.

28. *Ibidem*, p. 17.

29. GUILLEN, Julio... *Indice.*— T. I, p. 291.

NOTAS AL CAPITULO

- Ibidem*, p. 303.  
*Ibidem*, p. 291.
30. MINERVA PERUANA, del 26 de julio de 1805, N° 21, p. 198.
  31. *Ibidem*, del 5 de setiembre de 1805, N° 24, p. 216.  
*Ibidem*, del 7 de setiembre de 1805, N° 25.
  32. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, pp. 371 y 31.
  33. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.* Sección Expedientes de Indias. Doc. N° 1980, del 25 de abril de 1806.
  34. *Ibidem*, p. 371.
  35. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 307.
  36. *Ibidem*, p. 292.
  37. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 381.
  38. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 292.
  39. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 32.
  40. *Loc. cit.*
  41. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 303.
  42. *Loc. cit.*
  43. *Ibidem*, p. 305.
  44. *Ibidem*, p. 351.
  45. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 19.
  46. A. G. I. ... Audiencia de Lima, 1549. Lima, marzo de 1809.
  47. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 387.
  48. GUILLEN, Julio... *Op. cit.* T. I, p. 19.
  49. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 305.
  50. A. G. I. ... Audiencia de Lima, 1549. 20 de marzo de 1811.
  51. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial. Año 1812, p. 564, 18 de noviembre.
  52. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 113.
  53. TORRENTE, Mariano... *Historia*.— T. I, cap. XXVIII, p. 367.
  54. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 319.
  55. EL INVESTIGADOR, del 7 de julio de 1813, N° VII, p. 28.
  56. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 333 y 304.  
*Ibidem*, p. 313.
  57. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 395.
  58. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— p. 87.
  59. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 324.
  60. TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. III, vol I, Prólogo, p. 10.
  61. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 103.
  62. *Loc. cit.*
  63. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 323 y 85.
  64. *Ibidem*, p. 314.
  65. OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*.— T. II, cap. VII, p. 212.
  66. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 122.  
MARIATEGUI ARELLANO, José Carlos... *Onís y la Emancipación Americana*.— Tesis para optar el grado de Bachiller en la Facultad de Letras de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 1951.
  67. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 122.
  68. *Ibidem*, pp. 159-160.  
*Ibidem*, p. 165.
  69. GACETA DEL GOBIERNO, del 3 de enero de 1818. N° 1.  
PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 209.
  70. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 177.
  71. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 214.
  72. *Ibidem*, p. 212.
  73. *Ibidem*, p. 215.
  74. *Ibidem*, p. 214.
  75. *Ibidem*, p. 220.
  76. *Loc. cit.*
  77. *Ibidem*, p. 223.
  78. *Ibidem*, pp. 236, 237.
  79. HAIGH, Samuel... *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*.— Cap. VIII, pp. 92-95.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

80. PEZUELA, Joaquin de la... *Op. cit.*, p. 237.
81. *Loc. cit.*
82. *Ibidem*, p. 238.
83. *Loc. cit.*
84. *Ibidem*, p. 244.
85. *Ibidem*, p. 275.
86. *Loc. cit.*
87. *Ibidem*, p. 276.
88. *Ibidem*, p. 280.
89. *Loc. cit.*
90. *Ibidem*, p. 296.
91. *Ibidem*, p. 380.
92. *Loc. cit.*
93. *Ibidem*, pp. 380-381.
94. *Ibidem*, p. 383.
95. *Ibidem*, p. 389.
96. *Ibidem*, p. 396.
97. A. G. I. ... Audiencia de Lima, 1557.
98. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 178.
99. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 50.
100. PEZUELA, Joaquin de la... *Op. cit.*, p. 499.
101. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 354.
102. *Ibidem*, T. III, vol. I, cap. III, p. 194.
103. *Loc. cit.*
104. *Memorias del Almirante Brown*.— Buenos Aires, Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, 1957.
105. MEDINA, José Toribio... *La Expedición de Corso del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico*.— Buenos Aires, 1928.
106. RATTO, Héctor R. ... *Historia de Brown*.— 2 tomos, Buenos Aires, 1939.
107. CAILLET-BOIS, Teodoro... *Historia Naval Argentina*.— Buenos Aires, 1944.
- CAILLET-BOIS, Ricardo... *Brown y Bouchard en el Pacífico*.— Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires.
108. DESTEFANI, Laureo H. ... *La Acción Corsaria Precursora de la Independencia del Perú*— En Anales del IV Congreso Nacional de Historia del Perú, Lima, 1967.
109. Demetrio Ramos Pérez, presentó en el V Congreso Internacional de Historia de América, Lima, 1971, un interesante estudio "La Expedición Naval de Brown al Pacífico, en función de un proyecto que se adelantaba al plan de San Martín".
110. *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 1º, pp. 535-537. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elías.
111. *Ibidem*, pp. 541-542.
112. Hay discrepancias sobre el mando de ambos buques; se sigue lo que afirma Guillermo Brown en su Memoria.
113. *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 1, pp. 544-545. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elías.
114. RATTO, Héctor R. ... *Op. cit.*, T. I, cap. V, p. 151.
115. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— pp. 412-419.
116. Elías recopila documentos interesantes sobre los incidentes de Guayaquil.— *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 1º, pp. 561-566. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elías.
117. *Ibidem*, pp. 566-594.
118. RAMOS PEREZ, Demetrio... *Op. cit.* Ramos halla los papeles del Coronel Francisco Huarte y Jáuregui, capturado en la *Consecuencia*, y que son muy valiosos para este tema de Brown.
- ETCHEPARABORDA, Roberto... *Un pretendiente al trono de los Incas: el Padre Juan Andrés Ximenez de Leon Manco Capac*, en IV Congreso Internacional de Historia de América, T. I, pp. 193-201.

## Capítulo VI

### LOS "REFUERZOS" DE LA METROPOLI

#### ACTITUD DEL REY Y DE LA CORONA

Se analiza en otros fragmentos de esta obra, cómo al perder el Estado español la oportunidad conveniente para una reforma substancial y que con alguna autonomía salvara los deseos soberanos de América y la unidad del Imperio, toda práctica de concordia aparece externa, sin contenido propio, y los americanos la entienden anacrónica y no tienen fe en ella. Ante esta situación el único rumbo descúbrese en la política beligerante y ésta la asumen el Rey y la Corona con la oposición más o menos silenciosa de muchos, con la intervención recortada y poco vital de los monarcas de la Santa Alianza y con los caudales del Imperio precarios de verdad.

El Rey quiere luchar; es el signo que preside el fin de la vida del Imperio. Hay un texto de setiembre de 1818:

*"...deseoso no obstante de dar a sus preciosas e importantes posesiones del Perú y Océano Pacifico una protección capaz de asegurarlas de todo insulto, me ha mandado informar a V. E., es su real voluntad comuniqué a Cádiz a la mayor brevedad posible las órdenes correspondientes para que se habilite y parta inmediatamente para Lima uno de los navíos de línea de más porte y mejor estado de los que se hallan en dicha bahía de Cádiz, sin que este apresto, extraordinario con las citadas circunstancias, entibie en lo más mínimo las demás disposiciones y preparativos para la completa expedición, en cuya pronta habilitación y salida toma el Rey el mayor interés"*<sup>1</sup>.



Poco antes del levantamiento contra la expedición maniifiéstase expresamente: "*Lo grata que ha sido a Su Majestad estar lista la escuadra para dar la vela*"<sup>2</sup>.

No es fácil la clara explicación del conjunto variado de esfuerzos por la guerra en el Perú. Es el caso de la preparación de embarcaciones, es el caso del buque que por razones extraordinarias cambia de destino, es el caso del que es víctima de los adversarios, es el caso del que sufre accidente en la navegación<sup>3</sup>.

Existe un doble plano en esta confusa tela de equívocos, de perplejidades de diverso orden, en contorno del envío de refuerzos de hombres y buques. De un lado, están los envíos menores con diversa fortuna, de otro, la preparación de la "gran expedición", la "gran escuadra"<sup>4</sup>.

### FUERZAS NAVALES ESPAÑOLAS

Para 1816 el número y circunstancia de los buques de guerra españoles en todos los mares, es el siguiente:

*"...1 navío de 68 cañones.*

*8 fragatas de 38 cañones.*

*9 corbetas de 12 a 26; 12 bergantines de 14 a 16.*

*1 paquebot de 18.*

*1 polacra de 14. 1 jabeque de 14. 4 pailebots de 10. 22 goletas de 6 a 10; 1 balandra de 8. 1 místico de 8. 6 faluchos de 2 a 4; 5 barcos de 1. 9 lanchones de 1. 3 flecheras*"<sup>5</sup>.

### LOS BUQUES RUSOS

La compra de un conjunto de buques al Emperador de Rusia es, según opinión de la historiografía española, un error de Fernando VII, fruto, eventualmente, de la influencia del Ministro ruso Tattischeff, y también de la vinculación que con esa Corte mantiene Madrid en dichas horas. Cuando el 21 de febrero de 1818 llega la escuadra a Cádiz parece que de los buques, sólo un navío y una fragata

*"...se hallaban en estado de servir, estando los demás apollados y podridos. El suceso llamó la atención, pensóse en el sacrificio hecho por la nación para su compra en circunstancias de lamentable penuria, calificóse el negocio de escándalo, y nadie quería aparecer ni promovedor ni participante siquiera de lo que tan universal censura había excitado"*<sup>6</sup>.

La compra consiste en "*...cinco navíos de línea de setenta y cuatro cañones, y tres fragatas de cuarenta y cuatro*"<sup>7</sup>.

### AYUDA DE EMBARCACIONES FRANCESAS

Entre febrero y setiembre de 1817 se corre un expediente sobre una solicitud al Gobierno francés de 12 fragatas de guerra, para deducir su valor de las sumas que debe pagar Francia a España de acuerdo con los últimos "tratados". Esta operación tiene por objeto "...atender con ellas a la destrucción de los insurgentes americanos y seguridad del comercio"<sup>8</sup>.

Esta negociación fracasa y es uno más entre los múltiples e infructuosos empeños de la Corona, que con apresuramiento, quiere recuperar el tiempo ya gastado y darle tono a la política dura<sup>9</sup>.

### DIVERSAS HIPOTESIS Y GESTIONES CONCRETAS

Desde 1817, aun desde el año anterior, hasta 1819, descúbranse en el Archivo de la Marina, en testimonio directo del mismo Estado Español, en pruebas diversas de la época, múltiples iniciativas, informes de funcionarios y particulares, puntos de vista variados, en contorno del mismo tema; vale decir la preparación de una competente expedición a América. Es la aventura trascendental de España, es "la gran expedición".

En marzo de 1817, José Justo Salcedo propone desde Burdeos armar corbetas, bergantines y goletas disfrazados de mercantes. Esta máscara en el fondo no es nueva, se usa también en la guerra americana y en todos los tiempos dentro de la línea de disimular la externa apariencia, el contorno de un buque de guerra<sup>10</sup>. Vale aquí la mención al otro caso, el del buque mercante transformado de verdad en buque de guerra. Esto lleva a la inseguridad, en muchos casos, para la calificación de la naturaleza de un buque.

En el mismo año, 1817, en el mes de mayo, se considera lo insuficiente que es un buque de guerra para la escolta de un convoy, y para la seguridad consiguiente del comercio y del transporte de tropas<sup>11</sup>.

### LA LLEGADA DEL GERONA Y DEL INFANTE DON CARLOS

El General La Serna, el 14 de setiembre de 1816, manifiesta al Ministro de la Guerra que llega a Arica, el *Gerona* "...cuyo último resto desembarcó ayer 13, viniendo de Panamá..."<sup>12</sup>.

Poco más tarde, en noviembre de 1816, aparece en el Callao el batallón el Infante D. Carlos, al mando del Coronel Monet, que se "refunde" posteriormente con el Real Lima<sup>13</sup>.

### EL REFUERZO DE CANTERAC

Torrente recuerda, cómo el Virrey Pezuela tiene información del viaje de 2,000 hombres de refuerzo, vía Panamá, al mando de José Canterac —contingente que arriba a América en 1815—, mas, como dicho jefe tiene orden de apoyar las operaciones de Morillo, entrega las tropas;

“...por lo tanto llegó Canterac al Perú con solos 4 oficiales i 51 soldados, habiéndose malogrado por este inesperado incidente 120 [mil] duros que costaron los fletes i estadías de los buques dirigidos á Panama para conducir á Lima la citada fuerza expedicionaria”<sup>14</sup>;

estas fuerzas se encuentran en el Perú en 1817.

### EXPEDICION DE 1816

El 4 de octubre sale de Cádiz la fragata *Concepción*, alias la *Preciosa* o *Princesa*, como aparece en otros textos, al mando del Capitán Mariano Antonio Arrerte, con 340 toneladas, embarcados un sargento y 9 soldados, con destino a Lima. En la misma fecha sale la fragata *Marqués de la Romana*, al mando del Capitán Fernando Gavidia, desplaza 277 toneladas y lleva 6 soldados para Lima; “*todos a disposición del Sub-Inspector General del Virreinato del Perú*”<sup>15</sup>.

El 11 de diciembre de 1816, parte de Cádiz la fragata *La Vicenta*, al mando del Capitán José María Luque, desplaza 471 toneladas y lleva embarcados un sargento y 9 soldados, para Lima. De la misma fecha es la partida de la fragata *Todos los Santos*, al mando del Capitán Nicolás Linier, desplaza 371 toneladas y transporta un cabo y 3 soldados, “*todos a los cuerpos del Virreinato del Perú*”<sup>16</sup>.

### EXPEDICION DE 1817

Bajo la escolta de la fragata *Esmeralda* y de las corbetas *Descubierta* y *Diamante* se prepara en 1817 una expedición con destino final a Lima, Portobelo y Habana. La fragata *Esmeralda* es la encargada de custodiar la expedición a Lima.

La distribución de las embarcaciones, jefes, oficiales y soldados que transportan, destino, así como el estado y habilitación de cada nave, se expone a continuación en un cuadro. Es interesante dicho estudio firmado por Miguel Ortiz Cambas, que forma parte del expediente seguido ante el Capitán General del Departamento de Cádiz, sobre la preparación de una nueva expedición a Ultramar.

LOS "REFUERZOS" DE LA METROPOLI

| <i>Buques</i>                       | <i>Tons.</i> | <i>Destinos</i> | <i>Jefes</i> | <i>Oficiales</i> | <i>Soldados</i> | <i>Total</i> | <i>Estado de habilitación de cada nave</i>   |
|-------------------------------------|--------------|-----------------|--------------|------------------|-----------------|--------------|--|
| <i>Fragata Rey Fernando</i>         | 668          | Lima            | 1            | 18               | 300             | 319          | Está listo de todo para dar vela luego que se le embarque la Inspección.                   |
| <i>Fragata S. Juan Bta.</i>         | 441.5        | "               | —            | 18               | 288             | 306          | Idem   |
| <i>Fragata Castilla</i>             | 461          | "               | —            | 12               | 200             | 212          | Idem   |
| <i>Fragata Reina de los Angeles</i> | 461          | "               | —            | 13               | 200             | 213          | Idem   |
| <i>Fragata Socorro</i>              | 419          | Portobelo       | —            | 21               | 349             | 360          | Idem   |
| <i>Fragata Elena</i>                | 291.5        | "               | —            | 23               | 270             | 293          | Idem   |
| <i>Fragata Rita</i>                 | 332          | "               | —            | 22               | 332             | 354          | Le falta carenar, tercera parte de aguada, viveres, doce cañones, con pertrechos y pólvora |
| <i>Fragata La Carolina</i>          | 430          | Habana          | 1            | 19               | 382             | 402          | Lista como las anteriores con ocho cañones de bronce.                                      |
| <i>Fragata La Cantabria</i>         | 288          | "               | 1            | 12               | 294             | 307          | Idem   |
| <i>Fragata Ildefonso</i>            | 337          | "               | 1            | 19               | 338             | 358          | Idem   |
| <i>Fragata La Joaquina</i>          | 199          | "               | 1            | 9                | 218             | 228          | Idem   |
| <i>Fragata La Carlota</i>           | 226.5        | "               | —            | 9                | 260             | 269          | Idem   |
| <i>Fragata La Carmen</i>            | 249          | "               | —            | 8                | 232             | 240          | Idem   |
| <i>Bergantín Galvo</i>              | 143          | La Guaira       | —            | 9                | 102             | 111          | Esta concluyendo de recibir aguada y viveres para la tropa.                                |

*"Los buques de Lima llevan seis meses de viveres y aguada, los de Portobelo 170 días de viveres y ochenta de aguada, y los de La Habana, 160 días de viveres e igual tiempo de aguada. Igualmente llevas las dos Fragatas Carolina y Cantabria dos piezas de campaña, cada una del calibre de ocho con sus trenes y municiones, 396 mil cartuchos repartidos en el Comboy para municionar las tropas"*<sup>17</sup>.

Germán Leguía y Martínez en su valioso estudio sobre la Independencia, expresa:

*"El 6 de mayo de 1817 salió también de Cádiz al Perú una competente expedición, convoyada por la fragata "Esmeralda" arribó al Callao, en agosto de aquel año..."*<sup>18</sup>.

Pezuela en su diario menciona la llegada de esta expedición al Callao entre agosto y setiembre de 1817. Arriban —además de la *Esmeralda, San Juan, Castilla, Reina de los Angeles*— los transportes *San José, Mariana* y las fragatas *Comercio, Vigarrena, Cleopatra y Minerva*<sup>19</sup>

#### EXPEDICION DE INGLATERRA

Amplia es la bibliografía sobre las gestiones de diversa índole que para obtener el apoyo de Inglaterra, realizan los "insurgentes".

Es la búsqueda del apoyo diplomático, es el afán de neutralizar a las monarquías continentales de la Santa Alianza, es la angustiosa demanda del reconocimiento de la Independencia, es el énfasis en los beneficios comerciales que Inglaterra bien conoce y que se desprenden del hecho de la Emancipación, es la búsqueda de hombres para el servicio de la guerra, es la eventual compra de embarcaciones, es la posibilidad de una "expedición".

En 1818 se participa a los virreyes y a los apostaderos de América la preparación de una "expedición" desde Inglaterra a favor de la causa patriota. Analiza un testimonio, del 24 de julio de dicho año, que el proyecto debe reunir en el litoral chileno bajo el mando de Brown, el *Cumberland* de 80 cañones, la *Esmeralda* de 30, con dos fragatas más de 40, procedentes de los Estados Unidos; menciona que se presentará Lord Cochrane con el *Nortle Pole* de 30, en el cual se espera que salga de Inglaterra.

El proyecto consiste en desembarcar en Chile 3.000 hombres con el General Robert Wilson, *"...para atacar a Lima; con San Martín y O'Higgins; la escuadra después marcharía sobre Aca-pulco"*. El documento enaltece la importancia del dominio del mar; sin esto serán *"...fuegos fatuos las batallas que se ganen en América"*<sup>20</sup>.

LA EXPEDICION DE LA "MARIA ISABEL"

Entre los acontecimientos negativos para la Marina española y entre los actos peculiares del tiempo puede contarse esta expedición y la captura de la fragata *María Isabel*. Las esperanzas de Pezuela se manifiestan en múltiples testimonios, el poder de la expedición y sus medios son clarísimos; el momento de la derrota de las fuerzas de Osorio en Chile, toda la confusa red de temores e ilusiones, concede a la presencia de la "expedición" un significado no comparable con otra fuerza marítima metropolitana en el tiempo de la Emancipación. Además, la pérdida de la *María Isabel* es, en el orden de lo sensacional y de la gravedad psicológica y estratégica de su consecuencia, sólo comparable con la pérdida de la *Esmeralda*, aunque el fracaso de ésta es siempre menor que la pérdida de la antigua fragata rusa.

*El Objetivo: La María Isabel* tiene un encargo muy concreto: "...aumentar las fuerzas marítimas que han de bloquear a Valparaíso"<sup>21</sup>. De otro lado, la marcha de la expedición está sujeta al desarrollo de la guerra en Chile. Paralelo a los proyectos peninsulares se juega en la Capitanía austral el esfuerzo que con tanta minuciosidad y esperanzas prepara el Virrey de Lima, y encomienda a Osorio<sup>22</sup>.

*La Fragata: La María Isabel* de tanta historia en la vida americana, y sobre todo de tantas posibilidades, viene de la armada rusa con el nombre de *Patricia* y forma parte de los buques comprados por Su Majestad a dicho Imperio. Se considera que el estado de la nave no es el mejor, que hay deterioro y mala presentación.

Miller en su bella "memoria", la más viva y con información más rica y fecunda entre los testimonios de su naturaleza en el tiempo de la Emancipación, expresa con ironía que:

*"La María Isabel era una hermosa fragata de cincuenta cañones, y una de las cuatro que el gobierno español compró a Rusia. El estado de poca limpieza en que estaba, era impropio aún del servicio de la marina española"*<sup>23</sup>.

El estado de los cañones no es eficaz, excesivo el diámetro de las ruedas y difícil la carga de las piezas<sup>24</sup>.

*"Los defectos de su repartimiento interior eran tales que no permitieron sino la mala colocación de cinco meses de viveres, causa por la que se echó al mar la cantidad correspondiente á treinta días..."*<sup>25</sup>.

Dice José Ignacio de Colmenares en la extensa, interesantísima, defensa de Dionisio Capaz, uno de los textos polémicos capitales para conocer no sólo el problema de la *María Isabel* sino las múltiples notas de la guerra en América, que la fragata sale con deficiencias en las velas y con repuestos de "...pocas varas de lienzo, con ocho libras de hilo de velas..."<sup>26</sup>. Comenta

el mismo Colmenares el problema humano, el más grave de la fragata. El número de gente de mar experta es muy pequeño frente al conjunto de hombres embarcados para las acciones en tierra; se piensa que hay personal necesario, mas es sólo parcial esta situación pues la verdadera marinería experta es reducida. Hay

*"... 5 Oficiales de guerra, 8 mayores, 20 de mar, 10 artilleros de preferencia, 19 ordinarios, 80 marineros, 22 grumetes, 50 soldados de los regimientos Reales de Marina y 20 de la Real brigada, bajo el supuesto equivocado de que la tropa de transporte cubriría su falta; error lastimoso, el que, según las circunstancias del Pacífico y las instrucciones á que venia ligado su Comandante, debía producir el trágico fin de esta hermosa fragata, pues que á más de ignorar el estado de la Marina militar de los rebeldes de Chile, se preparó y dirigió esta expedición sin conocimiento del Almirantazgo ni del Ministerio ...y no es de extrañar que separando la intervención y consejo de unos Oficiales encanecidos en su carrera, no se lograsen los deseos de S. M.; pues aunque sobre estos y otros particulares de gran cuantía representó su Comandante al Excmo. Sr. Capitán general del Departamento, fueron repelidas todas sus propuestas como inoportunas y opuestas á la economía con que se procede en las expediciones marítimas. Máxima fundamental sobre que se preparó y obligó á salir á esta fragata para vencer los peligros del mar y el de los enemigos como una urca mal pertrechada, violando el art. 72, tratado 6º, tit. 7º de las Ordenanzas generales de la Armada"<sup>27</sup>.*

Esta larga cita tiene desde muchos ángulos un valor ejemplar. Aparece cómo el criterio político se impone sobre el planteamiento técnico, cómo no hay una información minuciosa de la situación de Chile a la cual va orientada de inmediato y de manera directa esta fragata, y en fin, el apremio de la salida impide la adecuada preparación para afrontar a los enemigos y al tiempo.

Asume el comando de la nave el Capitán de Navío don Manuel del Castillo<sup>28</sup>, y como segundo el Teniente de Navío don Dionisio Capaz.

*La Navegación:* Sin saber que la batalla de Maipú ya es un hecho consumado, sin imaginar siquiera el cambio radical que se produce en la vida de Chile y en la preparación de las fuerzas, rumbo a las playas peruanas, el 21 de mayo de 1818, sale de Cádiz la fragata *Reina María Isabel* con el convoy de tropas para el Mar del Sur<sup>29</sup>.

Pezuela al anotar el 25 de octubre la llegada de la *Especulación*, menciona a las unidades que vienen bajo el amparo de la

*Maria Isabel*. Además de la citada *Especulación: Atocha, Esmeralda, Todos Santos* (sic), *Gerezana, Elena, Magdalena, Santa María, Trinidad, San Fernando, Xaviera, Carlota*<sup>30</sup>.

El 23, los comandantes de los navíos mercantes reciben los pliegos reservados de instrucciones. En el orden técnico y humano la preparación de la marcha es defectuosa; el apresto de los víveres, también deficiente, y por cálculos erróneos se pierde lo que corresponde a 30 días, y parece, asimismo, que el Comandante de la *Maria Isabel* no tiene información minuciosa del estado de las diversas embarcaciones.

El día 28 suceden dos graves incidentes de diverso orden. La fragata *Todos Los Santos* comunica que hace 16 pulgadas de agua por hora, y al medio día sufre un fuerte ataque de parálisis el Comandante de la *Maria Isabel* don Manuel del Castillo, causa por la cual asume Dionisio Capaz el mando de la nave. En Tenerife, a donde llegan el 31 de mayo, se verifica nuevamente el mal estado de la fragata *Todos Los Santos* y la imposibilidad de continuar la navegación. Regresa a la Península, lleva al Comandante del Castillo y continúa Dionisio Capaz en el mando de la *Maria Isabel*. El 7 de junio prosigue la navegación. "*En la noche del 4 al 5 de julio, y con brisa entablada del Nordeste, se separaron las fragatas Trinidad y Carlota*". El 7, se cortó la "línea" y el 23 por la latitud de 29° "*...se experimentó el primer pampero, que duró hasta el 27 y dispersó el convoy*"<sup>31</sup>. La dificultad técnica de mantener el conjunto reunido es siempre en este estilo de viaje tropiezo de la mayor gravedad. El 30 de julio se reúne "*...la Atocha, Jerezana, Dolores, Magdalena y Especulación; pero continuando los pamperos con mucha mar, viento y cerrazón, se vió sola la fragata Reina Isabel al amanecer del 2 de Agosto*"<sup>32</sup>. Dice con belleza la defensa de Capaz:

*"Vencida la contrariedad de los furiosos pamperos, y obligado á navegar con una excesiva precaución por el mal velamen y la poca y mala gente de mar, dobló el Cabo de Hornos con las penalidades inseparables de sus altas latitudes, y cortó el paralelo del Cabo Victoria el 13 de Octubre"*<sup>33</sup>

*Propósitos de interceptar el convoy*: Tomás W. Caroter, "...comandante del bergantín de guerra del Estado de las Provincias Unidas de Sud-América nombrado "el Maypo", recibe el encargo en Buenos Aires, el 3 de agosto de 1818, de salir al mar para perseguir el

*"...convoy de transportes y mercaderías españolas compuesto de doce velas que convoyadas por la fragata de guerra de aquella nación de porte de 44 cañones nombrada Maria Isabel salió de Cádiz el día 21 de mayo último con dirección al Callao de Lima"*<sup>34</sup>.



Con un elemento más en el conjunto negativo de esta expedición infortunada para los españoles, la pérdida del transporte *Trinidad*, con el levantamiento consiguiente, y las informaciones que obtienen los patriotas, es uno de los factores decisivos para el estudio.

*"Contra toda verosimilitud, sucedió la atroz sedición de la Trinidad, y sus autores venden la causa de su patria á los mismos enemigos contra quienes venian á combatir, y para que de este hecho resultasen las más funestas consecuencias en un tiempo en que se ha facilitado tanto el arte de montar el Cabo de Hornos y en una época en que otros buques lo pasaron sin contratiempo, los nuestros sufren la demora de cinco meses hasta las costas de Chile, y dan así lugar á que los enemigos verifiquen sus aprestos y los empleen oportunamente"*<sup>35</sup>.

La noticia del desastre llega a Lima por medio de un ballenero y la consigna el Virrey Pezuela en su diario en las notas correspondiente al 4 de octubre de 1818. Menciona la salida del convoy rumbo para el Callao, habla de 2,500 hombres y de la sublevación de una parte de ellos, "...capitaneados por un sargento y muerto a sus oficiales"<sup>36</sup>.

En descargo del Virrey de Lima se presenta este caso de la *Trinidad*, y la eventual información que por los "sediciosos" obtienen de las fuerzas del Rey, para la sorpresa de la cual más tarde es víctima la *María Isabel*.

*"Se le atribuye (a Pezuela) ...la trágica suerte del convoy de la María Isabel, olvidando que hubo un infame levantamiento en el transporte Trinidad, que instruyó al enemigo de la ruta de aquél..."*<sup>37</sup>.

Torrente presenta datos minuciosos sobre el caso de la *Trinidad*:

*"...uno de los nueve trasportes que la conducian, llamado al Trinidad, se separó del convoi del día 30 de junio á los 5 grados de latitud Norte, i el 22 del siguiente mes consumió el mas atroz atentado. Los sargentos primeros Martinez i Pelegrin ...suscitaron un horrible motin contra sus gefes; ...asesinaron cobardemente al capitán don Francisco Bandaran, gefe de toda aquella fuerza, á los de igual clase don Manuel de la Fuente i don Cosme Miranda, i á los subtenientes don José Apoitia, don José de Burgos i don Nicolás Sanchez Tembleque. Aterrados los demas hubieron de someterse al duro yugo de aquellos asesinos, quienes dirijieron el rumbo ácia Buenos Aires..."*

*Habiendo arribado el 26 de agosto á la ensenada de Barragan avisaron al gobierno insurjente para que se apresurase á recibir el fruto de la traición, de la villanía i de la mas bárbara crueldad"*<sup>38</sup>.

Mariano Felipe Paz Soldán subraya el valor de los informes de la *Trinidad*, que concede a la escuadra chilena los elementos de juicio necesarios para capturar la fragata *María Isabel*<sup>39</sup>.

*La toma de la María Isabel*: Llegan los momentos trascendentales de la expedición, cuando se superan las mayores dificultades marítimas pero se acercan los irrevocables trastornos de orden castrense.

El Gobierno de Chile tiene información exacta de la próxima llegada de la expedición y todo se prepara para la captura de la misma. Blanco Encalada en el navío *San Martín*, de 60 cañones; con la fragata *Lautaro*, de 46; con la corbeta *Chacabuco*, de 20; y con el bergantín *Araucano*, de 16, sale de Valparaíso rumbo al Sur en busca de las esperadas embarcaciones. El relato del jefe de la escuadra chilena es minucioso e interesante, y muestra el valor, la audacia, la habilidad y los ardides que se usan para la captura de la *María Isabel*.

Los alimentos ya son escasos; la preparación es para 120 días y ya la navegación alcanza 157. Ello confirma la decisión de marchar a Talcahuano<sup>40</sup>.

El 24 de octubre de 1818, a los 157 días de la salida de Cádiz, llega la *María Isabel* al "surgidero" de Talcahuano, sin intuir el tenebroso rumbo de los acontecimientos. Antes, verifica Capaz que los cuatro buques que se dice están en la bahía, según declaración de Aguayo, son el *San Fernando*, *Atocha*, *Santa María* y *Xaviera*, que la noche precedente preparan salida para Lima con 2,000 fanegas de trigo y dejan en tierra la tropa que conducen<sup>41</sup>.

La noticia de la navegación y la próxima llegada a la costa del Pacífico, son motivo de tensa y varia preocupación para Pezuela. Es de verdad la esperanza definitiva para el rumbo de la guerra y son frecuentes en su "diario" las citas de anuncio e ilusión. Bolívar en carta al General Pedro Zaraga, Angostura, 18 de octubre de 1818, refiere:

*"...la única expedición que han podido formar los españoles este año, es la que salió de Cádiz en mayo, escoltada por dos fragatas de guerra y conduciendo 2,000 hombres"*<sup>42</sup>.

Torrente, el analista español de la guerra de la Independencia, hombre que en su texto no disimula el dolor y la congoja que para un fidelista ofrece la lucha, aporta una versión directa de la navegación al cuidado de la *María Isabel*, que merece transcribirse porque es viva, fresca, muy directa:

*"Todas las desgracias se conjuraron contra esta expedición. Uno de sus trasportes se vió precisado á quedarse en Tenerife á causa de su mal estado, i su gente fue repartida entre los demas buques... otro tuvo el fin trágico de caer traidoramente en manos de los rebeldes de Buenos-Aires; cuatro fueron apresados por los de Chile; tres desembar-*

*caron sus tropas en Talcahuano, en donde les esperaba una suerte funesta*"<sup>43</sup>.

Para "ver" la captura de la *María Isabel* nada es más limpio que una fuente de esas horas:

*"A las ocho de la noche nos hallábamnos frente de la Quiriquina y en calma. Así pasamos la noche. Amaneció el veinte y ocho con ventolina del norte y mucha cerrazón: tomé la vuelta de afuera hasta las ocho en que el viento se entabló del norte y el horizonte se despejó y viré por avante en busca del puerto. A las once de la mañana avistamos por la Boca Chica la fragata de guerra, que tiró un cañonazo y puso una bandera encarnada al tope mayor; le contesté con otro y la bandera inglesa. A las doce doblé la punta N. de la Quiriquina y amollé en popa sobre el puerto, y reconocimos que la fragata estaba sola. Poco antes de enfrenar la punta de Arenas afirmó su bandera española, le contesté con otro cañonazo manteniendo la bandera inglesa, y cargué el trinquete; luego que me puse a tiro de cañón me dirigió un tiro con bala, que no contesté y aferré los juanetes. A los dos o tres minutos me tiró cuatro o cinco balazos; al momento hice arriar la bandera inglesa e izar la Nacional de Chile, sin disparar un solo tiro, y la puse a proa; manifestándole unas intenciones más atrevidas. Al poco rato nos descargó todo su costado, picó los cables, izó el foque, cargó la sobre mesana, y se fué a varar a la playa. Pero la tenía tan cerca que desde su popa rompieron el fuego de fusilería. Entonces di la orden al Comandante de navío de fondear y romper el fuego, lo que ejecutó con la mayor brevedad, dándole una descarga en la orzada. Inmediatamente le di la orden a la Lautaro, que seguía las aguas del navío, de virar por redondo y hacer la misma maniobra, lo que ejecutó con igual destreza; y la fragata Reina María Isabel arrió su bandera española, arrojándose al agua mucha parte de su tripulación que no pudieron alcanzar los botes*"<sup>44</sup>.

Sobre esta captura, el problema no está en las causas que permiten a la escuadra chilena encontrar a la *María Isabel*, asunto probado por las informaciones de la *Trinidad* y por los pliegos inmediatos a la captura; el problema, de algún modo polémico, está en el desmantelamiento de Talcahuano, y en el hecho de no esperar con alguna fuerza proporcionada para apoyar en ese puerto el avance de la "expedición" que se "mira" con ansiedad en el Virreinato de Lima. Torrente comenta con severa censura, cómo el *Atocha*, el *San Fernando* y la *Santa María* salen rápidamente del puerto rumbo al Callao, para salvar los riesgos del litoral chileno, mas, lamenta que la *María*

*Isabel* en lugar de tomar este camino se queda en Talcahuano "... con la mayor desprevenición"<sup>45</sup>.

Mitre menciona once transportes y refiérese de esta manera al resultado final de la expedición: "*Fue un golpe de muerte para la metrópoli. Desde ese día las naves españolas perdieron para siempre el dominio del Pacífico...*"<sup>46</sup>.

Paz Soldán habla de diez transportes y se felicita del paso de la *Trinidad* por las consecuencias que de ello se desprende<sup>47</sup>. Otero y Vargas Ugarte, estudian el tema con minuciosidad<sup>48</sup>.

La fragata *Todos Los Santos* regresa por dificultades marineras, desde Tenerife<sup>49</sup>; la *Trinidad* se rebela en Buenos Aires; en Talcahuano se pierde la *María Isabel*<sup>50</sup>; y llega a Lima la *Especulación*<sup>51</sup>.

*Las embarcaciones que llegan al Callao:* Arriban cinco transportes del convoy: la *Especulación*, el *San Fernando*, el *Atocha*, la *Xaviera* y la *Santa María*<sup>52</sup>.

Torrente exalta "...el esmero i cuidado..." del Comandante de la *Especulación* don Rafael Ceballos. Y considera que su nave tuvo "...la felicidad de cruzar por aquellos parages antes de la salida de la escuadra chilena, i que llegó al Callao en 26 de octubre"<sup>53</sup>.

Con referencia al arribo de la *Especulación* al Callao, Otero transcribe el informe elevado por el Virrey Pezuela al gobierno peninsular, el 1° de noviembre de 1818:

*"En tal estado ha llegado al Callao la fragata mercante Especulación procedente de Cádiz, de donde salió el 21 de mayo último con seis oficiales y doscientos hombres del regimiento de infantería de Cantabria, parte de 2000 que se embarcaron y salieron en aquel propio día con destino al Callao convoyados de la fragata de guerra María Isabel, conduciendo además crecida porción de armas y cañones. Esta expedición que de día en día se espera, afianzará más la seguridad de los dominios del Rey en esta América del Sur y sus mares. La tropa marchará inmediatamente a reforzar el ejército del alto Perú, respecto a que Lima tiene sobrada defensa, y la María Isabel a aumentar las fuerzas marítimas que han de bloquear a Valparaíso. Esta disposición podrá no obstante variarse en el caso de que nuestras fuerzas marítimas logren destruir las de los rebeldes, o de que por cualquiera otra ocurrencia se estime más ventajoso destinarla con otras más a la reconquista de Chile"*<sup>54</sup>.

Por la fecha de este informe, 1° de noviembre, a cortísimos días de la captura de la *María Isabel*, vive en el pensamiento de Pezuela una reflexión terrible, anacrónica, que dura muy poco tiempo, hasta que llega la noticia del famoso siniestro.

*El proceso por la captura de la María Isabel:* Pezuela, brevemente, en su diario, en la nota que corresponde al 17 de junio de

1819, dice que se inicia el consejo de guerra por la pérdida de dicho buque que ha disminuido "nuestra escuadra"<sup>55</sup>.

Es el acusado Dionisio Capaz, Comandante de la *María Isabel*, marino de larga historia, combatiente en Trafalgar, político, representante del Virrey Pezuela en las conferencias de Miraflores, más tarde en España, Ministro de la Guerra y Capitán General de la Armada.

Arias Teijeiro, en su interesantísimo diario que publica ahora la Universidad de Navarra, dice: "*Capaz fue el que llevó la multitud de libros que pervertieron la América*"<sup>56</sup>.

La defensa la asume José Ignacio de Colmenares y se presentan como testigos el Teniente de Fragata Sebastián Damiano, el Segundo Piloto Manuel Vidaurreta, el Alférez de Fragata José Ibarra, el Tercer Piloto Juan Noirat, el Guardiamarina Miguel Valencia, el Alférez de Navío Juan Antonio Martín<sup>57</sup>.

La primera idea que establece Colmenares, es la amplia difusión del viaje de la *María Isabel* con los transportes.

*"En las instrucciones dadas á mi defendido consta que desde el mes de Octubre del año 17 había avisado la Corte á S. E., hasta por cuadruplicado, la venida de la expedición..."*<sup>58</sup>.

La información anterior ya compromete de manera más directa al mismo Virrey Pezuela, en lo que se refiere a la preparación de la defensa y al cuidado de lo necesario para que pueda el convoy llegar sin estorbo. En esta línea Colmenares sostiene que Mariano Osorio por desmantelar el puerto de Talcahuano es "...altamente responsable", de la pérdida de la *María Isabel*. Pareja a la responsabilidad de Osorio aparece también la del Virrey Pezuela por no preparar lo necesario, según afirma Colmenares, de acuerdo con los avisos de la Corona sobre la llegada del convoy.

Capaz obtiene la absolución de su responsabilidad y evidentemente aparecen más testimonios de negligencia —siempre discutibles— tanto del Virrey como de su yerno Osorio, que esperan la llegada de la expedición, mas no tienen los medios necesarios para defenderla en una travesía tan grave. Debe advertirse que la derrota de Maipú de tal manera acongoja y perturba, de tal modo cambia el panorama de las cosas y el esquema mismo de la guerra futura, que esto puede explicar una baja de tono, un aletargamiento en el entusiasmo, mas, no retrocede el empeño beligerante de Pezuela<sup>59</sup>.

Hay diversos fragmentos de la defensa de Capaz, por Colmenares que merecen citarse:

*"...era de temer que siendo tan variables los sucesos de la guerra, peligrase el convoy bajo la escolta de una sola fragata, sujetándola á las instrucciones que se extendiesen sobre tales premisas..."*<sup>60</sup>.

*"...el Virrey supo con evidencia que la expedición venía á Talcahuano, y mandó ó permitió dismantelarlo y abandonarlo; ...se abandonó y dismanteló á Talcahuano, y se dejó la Isabel y su expedición entregada á su mala suerte; sin embargo, Dios protege aún la causa de los españoles, y un extranjero vino á ayudar al Virrey en sus agonías políticas; el Capitán del Macedonio le presenta aún los avisos y medios necesarios para que salve á la Isabel y su expedición del abandono y riesgo inminente en que la dejaba; pero el Virrey se obceca, se desentiende, y, al fin, instado de la opinión pública, promueve el asunto, ocupando las imaginaciones con una parte de él muy accesoria y subalterna, cual era si el Macedonio había ó no de descargar su cargamento, y ni se trata de lo principal, cual era socorrer con avisos á la Isabel, que el Virrey debió harerlo y no lo hizo"<sup>61</sup>.*

En el proceso se reitera las gravísimas consecuencias de la captura de la *María Isabel*:

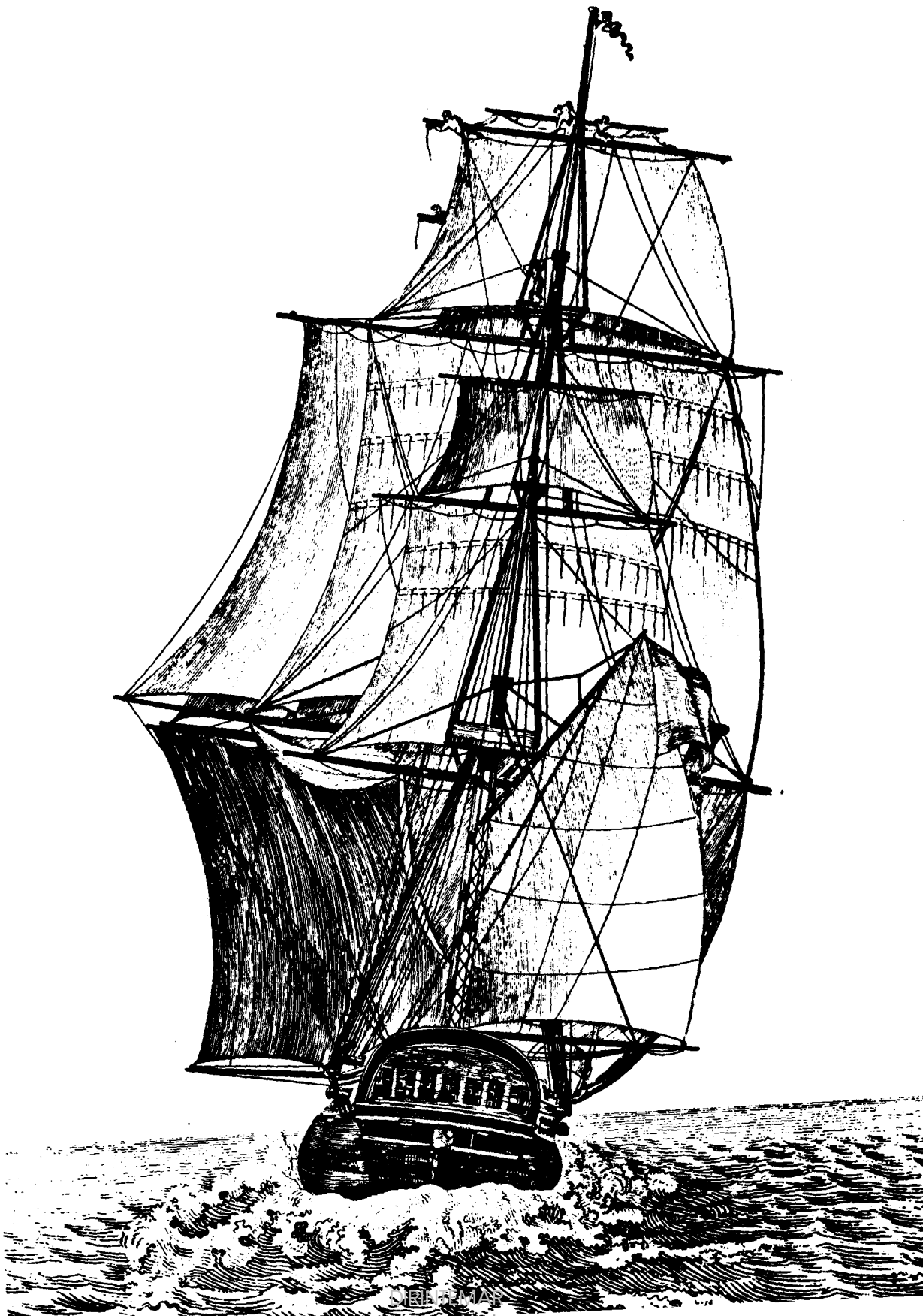
*"...es uno de los sucesos más desgraciados de la guerra desoladora en que se halla envuelta la América Meridional, pues de este acaecimiento resultó la total preponderancia marítima de los enemigos del Rey en el mar Pacífico, por que agregando este hermoso buque á dos inchimanes, dos corbetas y varios bergantines que lograron de las Provincias Unidas de América y de Inglaterra, concurren para su mando y fuerza un enjambre de extranjeros ó nuevos filibusteros, que sin amor á los españoles, americanos ni europeos establecían... su preponderancia..."<sup>62</sup>.*

Miller cuenta que Capaz ya en España, absuelto de los cargos, se interesa siempre en la América del Sur y sostiene que *"...unos cuantos buques de guerra..."* son suficientes para concluir con la insurrección<sup>63</sup>.

*La responsabilidad de Pezuela:* Al estudiar la defensa y considerar la absolución de Capaz, queda sin duda alguna vigente, si se quiere en un estado potencial, la responsabilidad del Virrey en diversos aspectos que se pueden resumir en uno solo. ¿Por qué no prepara lo más necesario para la defensa del convoy de la *María Isabel* y por qué no evitar el riesgo de una grave sorpresa?

Colmenares afirma que no encuentra razón para que no tomaran medidas anticipadas y dice que el Virrey Pezuela es responsable de la pérdida de la *María Isabel*<sup>64</sup>.

Hay en el alegato de Colmenares en defensa de Capaz y en otros textos, un clarísimo planteamiento en que subraya la responsabilidad de Pezuela. ¿Es esto exacto? Sin duda la responsabilidad de la defensa del Virreinato en todos sus extremos está en manos del Virrey, esto no merece debate. El Virrey



"Fragata Española del porte de 40 cañones  
vista por la popa navegando á un largo".  
Museo Naval, Madrid.



conoce que la expedición está en marcha, y hay pruebas de su empeño:

*"Con tal intento (reforzar Concepción) he mandado allí sucesivamente dos fragatas armadas de treinta y dos y veinte cañones con mil doscientos fusiles..."*<sup>65</sup>.

*"La falta sin embargo de marinería y oficiales era un obstáculo que les retardaba la organización de estas fuerzas, y esta circunstancia acaso dará tiempo a que se acaben de habilitar antes en el Callao las fragatas y corbetas de guerra Venganza y Sebastiana y a que reúna aquí también la corbeta Veloz y un pailebot que espero pronto de Panamá, adonde fueron desde el mes de abril para proteger la ida y venida de un convoy mercante. Con este armamento, otra fragata particular, y un bergantín que pocos días ha navegaron de aquí a estas cercanías para amparar el tráfico y la recalada de los buques de la Península, y el existente en Talcahuano, pretendo igualar ó exceder el de los insurgentes, defender las costas de este virreinato y conservar en lo posible algún imperio en el mar, si las operaciones son oportunamente dirigidas y cumplen con su deber nuestros marinos"*<sup>66</sup>.

Tal vez hay en el Virrey un confuso mosaico de esperanza y pesimismo frente a la llegada de la "expedición".

*Las posibilidades perdidas:* Pezuela es de manera inmediata y cercanísima el hombre que encara las primeras consecuencias del desastre de la *María Isabel*; hay en su diario fragmentos de verdad valiosos.

*"Esta desgracia... hizo variar todos mis planes, pues si se hubiera unido a nuestras fuerzas marítimas del Callao, dominaríamos este Mar del Sur; las fuerzas del Virreynato y ejército obrarían activamente, el comercio saldría de su paralización y habría menos trabajos para mantener la guerra"*<sup>67</sup>.

El proceso de esta expedición, en la cual tantas ilusiones se convocan, es una nota más en esta historia confusa, equívoca, del auxilio que se solicita, del refuerzo que se espera y que cambia de rumbo.

### UNA EXPEDICION DE 1819

Es valiosa en este tiempo, 11 de mayo de 1819, la salida de la división del Pacífico integrada por los navíos *Alejandro I* y *San Telmo* y la fragata *Prueba*<sup>68</sup>.

Como es obvio, el espíritu de las expediciones es "...procurar superioridad en aquellas aguas"<sup>69</sup>.

Insistese en:

*"Que es importante se abrevie la salida de los buques —retrasada por un temporal— destinados al Callao, sin perjuicio de que lo verifiquen en el mejor estado militar y marinero.*

*Que se encargue la mayor actividad en la navegación, procurando la reunión, de tanto interés, a su llegada"*<sup>70</sup>.

Según aparece el 23 de marzo de 1819, nombrase

*"...Mayor General de la división de buques destinados al Callao al Capitán de Navío D. Joaquín Toledo..." y "...Comandante del San Telmo a D. Rosendo Porlier; del Alejandro I, a D. Martín de Iriarte"*<sup>71</sup>.

A don Joaquín Rodríguez de Rivera se le empleará en la "expedición grande". Porlier deberá mandar el Apostadero del Callao<sup>72</sup>.

El diario de Pezuela, tan valioso para el conocimiento, con pormenores, de la vida política, militar y civil del tiempo, aporta sugestivas reflexiones sobre el *San Telmo* y la esperanza, y la ilusión, en su pronta llegada. Ilusión que anhela la llegada del navío; temores de orden marítimo por el paso del Cabo, y de orden de riesgo militar por la circunstancia de la travesía por el litoral del Sur hasta llegar al Callao, en tiempos que la intrepidez de Cochrane domina el mar, a diferencia de otros lustros en que es sólo maltratado por los piratas.

Una nota del diario, del 6 de octubre de 1819, manifiesta con cierta inquietud, que él ve a *"...distancia de siete leguas un bulto grande que se cree pueda ser el navío 'San Telmo'"*<sup>73</sup>.

El mismo día, a las 10.15 de la noche, se despacha una canoa para que pueda verificar si es o no el *San Telmo* ese barco borracho que se advierte. En caso positivo se le ordenará que marche a Pisco<sup>74</sup>.

La fragata *Primorosa Mariana*, que acompaña al *San Telmo* hasta la mitad del Cabo, explica que el navío por desperfectos en el timón y otro más que sufre tiene que regresar a Río de Janeiro<sup>75</sup>.

*"El 'San Telmo', que llegó al Cabo de Hornos. estaba en él batallando con los temporales..."*<sup>76</sup>.

Luego se tiene noticia que el 2 de setiembre se pierde el gobierno del buque, y se separa de él la fragata *Primorosa Mariana*. De esta nave se dice que llega al Callao sin avería ninguna *"...a pesar de que vendría cargada hasta los topes como acostumbra los mercantes"*<sup>77</sup>.

Dentro del concierto de desastres para la Marina española y de retrasos gravísimos con carácter también sumamente siniestro, está el navío *Alejandro* que sale de Cádiz con la *Prueba*, y tiene que regresar por averías.

La llegada de la *Prueba*, armada de 50 cañones, representa un cambio dentro de los sucesivos infortunios que aumentan

la ansiedad y los pesares del Virrey en Lima. Torrente refiere una

*"...equivocación de Lord Cochrane, que la tomó por barco ballenero de los Estados Unidos, i la oportuna maniobra del capitán español, que viró á toda priesa para el puerto de Guayaquil, privó á los patriotas de esta presa que la fortuna habia puesto en sus manos"*<sup>78</sup>.

El Virrey relata, el 5 de octubre de 1819, con simpáticos detalles, la llegada de la fragata *Prueba* al mando del Capitán de Fragata don Melchor Pérez de Camino. Por la circunstancia del bloqueo del Callao el citado Comandante envía un bote con emisarios que anuncian a Pezuela el feliz arribo; del mismo modo entrega a los dichos mensajeros curiosas notas sobre cómo informar a la *Prueba* respecto a la verdad del bloqueo.

*"Ver al Virrey.*

*Si no hay bloqueo, que el falucho o un bote, salga a barlovento de los Chorrillos cuando vean a la fragata aproximarse a los Chorrillos, con el oficial que ha ido a tierra. Si está bloqueado, se encenderán dos candeladas en el Morro Solar, a las inmediaciones de la vigia, que se conservarán encendidas toda la noche y día siguiente o hasta que la fragata pueda ver bien.*

*El bote, si no le alcanza el día para regresar a bordo, debe quedarse en los Chorrillos, pero si el día da para ello debe volver, y si ve que la fragata larga una bandera en cualquiera tope y va de la vuelta de afuera, deberá volverse a tierra pues es señal de que a dado vela algún buque"*<sup>79</sup>.

### "LA GRAN EXPEDICION"

Desde 1816 hasta 1819 hay una nutrida, casuística, minuciosa documentación, sobre aspectos técnicos, preparación de buques, mandos, pertrechos y demás circunstancias.

El 2 de noviembre de 1816 se nombra al Brigadier don Francisco Mourelle, Comandante General de las fuerzas navales de la "expedición grande" a Ultramar. Aparece ese documento archivado en 1818<sup>80</sup>.

El 13 de noviembre de 1818, el Capitán de Fragata don José Primo de Rivera merece el nombramiento de Mayor General y Comandante de las fuerzas sutiles de la "expedición grande" de Ultramar<sup>81</sup>.

Hay diversas modificaciones y matices sobre lo que se denomina "Expedición Grande" o "Gran Expedición de Ultramar". En mayo de 1819 llámase Expedición Grande la integrada por el *Numancia*, *Fernando VII*, *España* y *Guerrero*, 6 fragatas,

2 corbetas, 4 bergantines y 6 goletas; además varias goletas francesas<sup>82</sup>.

Para el 27 de agosto de 1819, háblase de la salida de la "Grande Expedición"<sup>83</sup>.

Entre agosto y setiembre ya se atiende concretamente al embarque del ejército que marcha en el convoy compuesto de 98 buques. Adviértese el problema de la fiebre amarilla y también se considera que el ejército no está en situación de embarcarse con la rapidez requerida; afirmase, además, que aún se esperan trenes y cureñas de Sevilla y Barcelona. Los buques están listos a los cuatro días de recibir el aviso aunque faltan algunas habilitaciones. Su Majestad manifiesta que deben salir "...*falte lo que falte*"<sup>84</sup>.

El 19 de abril, se nombra segundo de la "Expedición Grande" al Brigadier don Joaquín Rodríguez de Rivera, y tercero a don Diego Butrón, éste, además, Capitán de Bandera<sup>85</sup>.

El 24 de abril del mismo año, se da el mando del *Fernando VII* al Capitán de Fragata don Francisco Grandallana<sup>86</sup>.

Hay una disposición del 1º de enero de 1820 que tiene un cierto sabor irónico y dramático, manifiesta que a instancias del Despacho de Guerra y por estar próxima a salir de Cádiz la gran expedición al mando del Conde de Calderón, se cierre el puerto del Callao al comercio extranjero<sup>87</sup>.

Del 20 de junio de 1819, es un documento que se refiere a

*"Buques comprados en Burdeos para la "grande expedición"*.

*Eran: corbeta Victoria; bergantines Marte y Hércules; bergantines-goletas Avispa, Flecha, Guerrero y Golondrina*"<sup>88</sup>.

#### LA NOTICIA DE LA AYUDA METROPOLITANA EN LA EPOCA DE PEZUELA

Por periódicos, por textos oficiales, por cartas, por proclamas, de muy diverso modo aparece la información vaga y precisa de la ayuda que llegará de España. Que viene un navío, que viene una fragata, que viene un bergantín, que se acerca una expedición, que llega del Janeiro, que está por el Cabo, por las costas de Chile, que sale de España, que está en Cartagena; con la última nota administrativa, con una vaguedad que puede encerrar un error que no se confiesa, con esa confusión cronológica que viene de la temible distancia y de lentitud insuperable de la información, el fenómeno de la noticia tiene una significación psicológica muy grande, sumamente valiosa.

Hay un conjunto de ilusiones, temores, vacilaciones, entrecruzados siempre con el fenómeno de la noticia.

El diario de Pezuela es como siempre una insondable veta de información. Múltiples son las noticias que recoge el Virrey y no puede desconocerse que gran parte de su actitud humana y política está vinculada con la información que llega a su despacho. Vario es el material informativo: que la expedición contra el Río de la Plata "...se realizaría lo más pronto posible"<sup>89</sup>; de 1818, igualmente, que deben salir de la península 2,000 hombres y 800 fusiles "...comboyados de una fragata de guerra"<sup>90</sup>; que la expedición del Callao "...saldría sin falta..."<sup>91</sup>; el 20 de julio de 1818, hay información sobre el viaje que concluye en el "infortunado desastre" de la *Maria Isabel*<sup>92</sup>; "...que el objeto de esta expedición es el auxiliarme para la recuperación de Chile"<sup>93</sup>; el 29 de abril de 1819, se refiere al *San Telmo* y a la fragata *Diana* que deben salir de Cádiz para el Callao; que la expedición contra Río de la Plata "...se estaba aprontando para salir escoltada de 4 navíos, 6 fragatas y varios buques menores, debiendo embarcarse en el navío mi hijo mayor"<sup>94</sup>; que "...la expedición de Cádiz se esperaba en Montevideo"<sup>95</sup>; que por Gacetas inglesas se sabe la inmediata salida de la "gran expedición" desde Cádiz<sup>96</sup>; el bergantín inglés *El Espectador*, el 2 de julio de 1819, aporta información sobre Montevideo y sobre posibles movimientos de buques<sup>97</sup>; que viene un extraordinario de Panamá con información sobre el *San Telmo* y sobre el *Alejandro*<sup>98</sup>; que no se dice nada de la venida de los barcos con tropas o sin ellas, cosa tan necesaria<sup>99</sup>; que se espera de un momento a otro los navíos de Cádiz<sup>100</sup>.

Cochrane, también, ofrece material interesante. En una carta a San Martín, desde el Callao, el 1° de diciembre de 1820, manifiesta que por el buque *Edward Ellice* obtiene información: que está lista en Cádiz la expedición para el Pacífico<sup>101</sup>.

El 10 del mismo diciembre, a San Martín le dice Cochrane:  
*"Se me asegura que iban a salir de Cádiz en todo septiembre dos navíos. Si éstos son de alto porte y se reúnen con las fragatas, puede hacerse frente a las fuerzas enemigas..."*<sup>102</sup>.

### EL LEVANTAMIENTO DE RIEGO

Amplia es la urdimbre contradictoria y heterogénea que explica el origen del movimiento revolucionario que se conoce en la historia del Imperio, como el "grito" de Riego.

De verdad es innecesario subrayar la significación del levantamiento. Si bien de manera externa puede pensarse que lo más grave para España se halla en la frustración de los refuleros preparados, el mensaje profundo del levantamiento gaditano se encuentra en la desorientación ideológica y política

que vive España frente a los asuntos menores y frente a la visión misma y a la actitud que exige el caso americano.

La "desintegración del Imperio" a la cual alude Americo Castro en textos luminosos halla en la actitud que encarna Riego una expresión clarísima.

Miller incorpora la noticia del levantamiento y expresa:

*"El continuado retardo de la salida de Cádiz de la grande expedición, se supo al fin haberlo originado la repugnancia que tenían las tropas á embarcarse, y la conspiración de la isla de León, que produjo el restablecimiento de la Constitución. Así, pues, no temieron por más tiempo que pudiera verificarse la invasión, puesto que la España se hallaba en consecuencia de sus propias divisiones intestinas en la imposibilidad de intentar la reconquista de la América"*<sup>103</sup>.

Torrente recoge el tema de: "...la criminal insurrección de las tropas situadas en Andalucía con destino á la pacificación de América..."<sup>104</sup>.

#### LOS INTENTOS DE AYUDA POSTERIORES AL LEVANTAMIENTO DE RIEGO

De un lado hay aún el propósito, eventualmente quimérico, de enviar embarcaciones para el refuerzo de la guarnición de América en los primeros meses de 1820; menciónase la situación de las dotaciones de los buques; piénsase, también, en el envío de una fragata para recoger a los diputados a la convocatoria de las próximas Cortes<sup>105</sup>.

Es valioso un testimonio del Ministro de Guerra, Marqués de las Amarillas, del 25 de abril de 1820, dirigido al Capitán General Interino de Andalucía, sobre los problemas de los voluntarios y refuerzos para América. El planteamiento es el siguiente: se considera la posibilidad de formar cuadros de jefes, oficiales, sargentos y cabos que voluntariamente quisiesen pasar a esas provincias, en cuyo caso deberían reunirse también en Cádiz a fin de embarcarse; no obstante, luego de consultas, Su Majestad resuelve "que se suspenda el envío de tropas a América, aun en la clase de Oficiales voluntarios", y que únicamente se remitan fuerzas marítimas que produzcan las medidas anotadas últimamente para la "pacificación" de aquellos países. Se subraya en el documento la importancia especial que merece el Teniente General don Pablo Morillo y que a él debe remitirse con urgencia, monturas, vestuario, botiquines y todo lo que precise para el desarrollo de la lucha<sup>106</sup>.

El texto no penetra en mayor análisis sobre las razones para la suspensión del envío de los voluntarios; sin duda, además del problema económico, existe la vacilación sobre la calidad hu-

mana de los sujetos que marcharán a América y los posibles riesgos de contaminación de la gente sublevada, y que ocasiona el fracaso de la "gran expedición".

Es muy interesante el grave esfuerzo realizado por el comercio de Cádiz que tiene vinculación con el Perú para el envío de los navíos *Asia* y *San Pablo*. Se piensa, primero, también en *San Julián*, el cual con una habilitación de los comerciantes marche al Callao, con cargamento que no perjudique la defensa guerrera de los navíos y con el encargo, asimismo, de poder transportar a la Península de regreso, los caudales retenidos en el Callao. El expediente que se sigue es largo y minucioso, interviene Victoriano de Encina y Piedra, diputado del Consulado y Comercio de Cádiz, asimismo Juan José Muñoz en nombre de dicho Consulado, y se menciona a los individuos de la junta de interesados en el comercio del Perú que se realiza ante el Tribunal del Consulado en Cádiz. Aparecen los siguientes nombres: Juan Antonio Aramburu, Juan Bautista Llano, José Javier de Zuloaga, Joaquín de Sostra, Martín Quisasola, Juan Bautista Zaracondegui, Pedro de Paúl, Ramón Ynarra, Juan Bautista Alvarida, José Generry<sup>107</sup>.

Bien se conoce la presencia del *Asia*, con otras unidades navales, en las últimas horas de la Escuadra Española en el Pacífico en el tiempo de Guruceta.

A fines de 1820 y principios de 1821 insisten angustiosamente en el problema de la "expedición" del Perú. El 4 de noviembre de 1820 el Ministro de Marina don Juan Jabat, al Secretario de Estado y del Despacho de la Gobernación de Ultramar, le manifiesta que se han dado las órdenes "...*más ejecutivas y terminantes para que se verifique al instante la salida de Cadiz de la Expedición de Costa firme, y para que se aliste la del Perú*"<sup>108</sup>.

Más tarde, se manifiesta al Ministro de Ultramar lo que en Marina se trabaja para despachar al Callao dos navíos; que se posterga la decisión por "...*falta de recursos*" Si se vence esta dificultad, piénsase que pueden ir el *San Pablo* y "...*alguna fragata*"<sup>109</sup>.

En el mismo texto se menciona la salida de la expedición de San Martín "...*contra algún punto del Perú*" y se alude a la anterior penosa situación de la *María Isabel*, y del *Alejandro*, y *San Telmo*.

## NOTAS AL CAPITULO

1. OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*.— T. II, cap. XII, p. 346.  
A. G. I. ... Papeles de Estado. Legajo 101, Doc. 115. Oficio que por orden de Palacio se trasmite al Ministro de Guerra con fecha setiembre de 1818, que avisa el estado de alarma en que está Su Majestad.  
La política naval metropolitana sólo se presenta en lo que tiene relación con el problema peruano y como marco general del asunto.
2. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. II, p. 8.
3. Fuente necesaria para este tema complejo es el Archivo General de la Marina Española, Alvaro Bazán. Además de la consulta directa de dicho repositorio por medio de Jorge Bernales Ballesteros y Percy Cayo, como se explica en la advertencia de ese trabajo, el análisis del catálogo de don Julio Guillén y Tato, autoridad en la materia, es veta de riquísima y variada información. Mencionanse algunas fichas para poder seguir estos caminos:  
16 de julio de 1816: "Estado de los buques que salieron en junio de Cádiz con tropas y auxilios para Ultramar".— *Ibidem*, T. I, p. 22.  
6 de julio de 1816: *Sobre las últimas noticias de Lima... Noticias de la fragata San Francisco de Paula (a) la Gobernadora, de don Francisco de Inda; fragata corsaria argentina Hércules; bergantín Potrillo, con la hija y hermano del Virrey; fragatas Tagle, Minerva, Palafox, Comercio y Reina de los Angeles, y bergantín Europa, D. Isidro Couceiro; goleta Montañesa; bloqueo del Callao; fragata Dos Amigos*.— *Ibidem*, pp. 296-297.  
13 de agosto de 1816, buques y tropas salen para América.— *Ibidem*, p. 22.  
7 de febrero de 1817: "D. Angel María Monty, Alférez de Fragata, Ayudante de Ingeniero, solicita embarcar en la Esmeralda en su viaje a Lima".— *Ibidem*, p. 26.  
11 de febrero de 1817: "Sobre los trabajos que se efectúan en la fragata Esmeralda y corbeta Descubierta".— *Ibidem*, p. 34.  
18 de febrero de 1817: "Habilitación de la fragata Esmeralda y corbeta Diamante en Cádiz".— *Loc. cit.*  
7 de marzo de 1817: "Estado de buques transportes que forman las expediciones de Lima, Portobelo y La Habana".— *Ibidem*, p. 17.  
18 de marzo de 1817: "Que la corbeta Diamante vaya a las órdenes del Comandante de la Descubierta".— *Loc. cit.*  
31 de marzo de 1817: "Sobre las obras en la fragata Esmeralda".— *Ibidem*, p. 34.  
21 de octubre de 1817, 4 de enero de 1818: "Habilitación de una fragata para Lima".— *Ibidem*, T. II, p. 177.  
28 de enero de 1820: "Que la goleta Sorpresa lleve pliegos a América. Que se avisará cuando deba pasar al destino que se le dé la división de cuatro buques".— *Ibidem*, p. 55.
4. Del 14 de noviembre de 1816, 31 de enero de 1817, hay un interesante texto sobre la preparación de buques para ir a Lima.— *Ibidem*, T. I, pp. 16-17.  
Del 16 de diciembre de 1816 al 14 de febrero de 1817. Sobre la imposibilidad de marchar a Lima, en enero, la fragata *Soledad*, se le sustituye por la *Esmeralda*, de la escuadra del Mediterráneo, y se aumenta la expedición con la corbeta *Diamante*.— *Ibidem*, p. 17.  
21 de enero de 1817: "La tropa que se ha remitido en buques mercantes a Ultramar en los meses de octubre y diciembre. Dos estados con nombres de buques, sus toneladas, cuerpos y destinos. Eran en total 204 hombres, para Puerto Rico, Costa Firme, Veracruz, Lima y Habana. Los



buques: Octubre: *fragatas* Concepción (a) Princesa y Marqués de la Romana, y *bergantín* Nuestra Señora del Rosario (a) Diamante y Bella India, para Lima... Diciembre... *fragata* La Vicenta y Todos los Santos para Lima".— *Ibidem*, p. 16.

Del 18 de marzo de 1817, sobre el caso del Teniente de Fragata don Joaquín de Santa Olalla y del Alférez de Navío Juan Sollozo que embarcan "...las corbetas Descubierta y Diamante para mandar, en caso preciso, los buques del convoy armados en guerra".— *Ibidem*, p. 26.

El 18 de marzo de 1817, embarco de don "...Joaquín Santaolalla y D. Juan Sollozo en el convoy de Ultramar. (Pormenores de éste; corbetas Descubierta y Diamante)".— *Ibidem*, p. 17.

Del 28 de marzo de 1817, "sobre estar listas en Cádiz, para Ultramar, las corbetas Descubierta y Diamante".— *Ibidem*, p. 18.

Del 12 de abril de 1817: "...la Esmeralda lleva cajones de papel sellado al Perú".— *Ibidem*, p. 36.

Del 16 de abril de 1817: "Salida de Cádiz de la Esmeralda y su convoy (6 de mayo)".— *Ibidem*, p. 22.

5. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 47, 192.

6. LAFUENTE, Modesto... *Historia General de España*.— T. XXVII, parte III, libro XI, cap. III, pp. 94-95.

7. *Ibidem*, p. 94.

8. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 44.

9. *Loc. cit.*

10. *Ibidem*, p. 43.

11. Es interesante, la paralela, habitual preocupación de la Corona para que el tiempo de guerra y las incertidumbres anexas, no alteren el desarrollo normal del comercio.— *Ibidem*, pp. 43, 282.

12. TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 216.

13. *Ibidem*, vol. I, cap. II, p. 159.

14. TORRENTE, Mariano... *Historia*.— T. II, cap. XX, p. 312.

Mayores referencias sobre esta expedición:

MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico*.— T. III, pp. 247-248.

PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— pp. 191-192.

LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado*.— T. I, Primer período, parte IV, cap. III, pp. 535-536, publicado por la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. Prólogo de Alberto Tauro.

15. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 134, del 21 de enero de 1817, anexo 1.

Pezuela en su diario, señala la llegada al Callao, el 11 de febrero de 1817, de la fragata mercante la *Romana*, la cual parte de Cádiz, según Pezuela, el 13 de octubre del año anterior — PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 107.

Asimismo, consigna que el 18 de junio de 1818 sale para Cádiz "...en riguroso Comboy...", con otros buques, la fragata *Preciosa*, su Capitán Manuel Arrarte (sic).— *Ibidem*, p. 274.

16. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.* Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 134, del 21 de enero de 1817, anexo 2.

17. *Ibidem*, Doc. N° 145, del 28 de marzo de 1817.

A la fragata *Rey Fernando* se refiere Pezuela en su nota del 22 de agosto de 1817.— PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 160.

18. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... *Op. cit.*, T. I, primer período, parte IV, cap. III, p. 536.

19. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 166-167, 160.

20. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 5.

21. VARGAS UGARTE, Rubén... *De 1818 a 1824*.— En el Boletín del Museo Bolivariano. Año 1, setiembre-octubre, N° 1 y 2, p. 439.

22. "Esta expedición que de día en día se espera, afianzará más la seguridad de los dominios del Rey en esta América del Sur y sus mares... la

- Maria Isabel [marchará] a aumentar las fuerzas marítimas que han de bloquear a Valparaíso. Esta disposición podrá no obstante variarse, en el caso de que nuestras fuerzas marítimas logren destruir la de los reveldes ó de que por cualquiera otra ocurrencia lo estime más ventajoso destinarla con otras más a la reconquista de Chile".— *Loc. cit.*
- Del Ministro de la Guerra al Conde de la Bisbal: "Enterado el Rey N. S. del estado en que se halla el apresto de la expedición de 2,000 hombres destinados á la mar del Sud, y que es muy probable pueda darse á la vela de un día á otro del puerto de Cádiz, ha tenido á bien resolver que V. E. comunique al Comandante de las fuerzas terrestres que la componen y al de la fragata de la Real Armada Reina Isabel, que ha sido nombrada últimamente para convoyarlas, las instrucciones que han de observar hasta llegar á encontrar órdenes del Virrey del Perú, del quien habrá tomado todas las medidas necesarias para recibir esta expedición y emplearla según lo exijan las circunstancias á su arribo á aquellas costas y el estado en que se encuentre el Reino de Chile"— TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, pp. 337-338. Documento N° 113. Defensa de Dionisio Capaz por don José I. de Colmenares.
23. MILLER, Guillermo... *Memorias*.— T. I, cap. VIII, pp. 178-179.
  24. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 338.
  25. *Loc. cit.*
  26. *Loc. cit.*
  27. *Ibidem*, pp. 336-337.
  28. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 3.
  29. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 338.  
De octubre de 1817 y enero de 1818 se considera la habilitación de la fragata *Diana* para escoltar una expedición de 2,000 hombres.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 39.  
El 12 de febrero de 1818, después de vacilaciones, se determina que la *Diana* vaya con rumbo al Callao, como se hizo con la *Soledad*, *Venganza* y *Esmeralda*.— *Ibidem*, p. 23.  
31 de octubre de octubre de 1817-18 de febrero de 1818. Sobre la expedición de 2,000 hombres a Lima.— *Ibidem*, p. 165.  
El 24 de abril de 1818, se consigna un texto en que se anuncia, que en lugar de la *Diana* vaya al Callao la *Maria Isabel*. Se dice también "al Virrey del Perú que, si no necesita una de las tres fragatas *Maria Isabel*, *Venganza* o *Esmeralda*, envíe a España la más necesitada de reparación".— *Ibidem*, p. 3.  
El 3 de mayo de 1818, se dice: "Que en lugar de la *Diana* vaya la fragata *Maria Isabel* al Callao con el convoy de tropas".— *Loc. cit.*  
Ver, igualmente, GUILLEN, Julio... *Curso y Presas*.— T. I, pp. 49 y 231.
  30. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 372-373.
  31. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 339.
  32. *Loc. cit.*
  33. *Loc. cit.*
  34. D. A. S. M. ... T. VIII, pp. 199 a 202, 207. Matías de Irigoyen a San Martín.
  35. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 285. Este texto de hondo lamento pertenece al conocido Manifiesto del Virrey Pezuela sobre los hechos y circunstancias de su separación del mando.
  36. PEZUELA, Joaquín de la... *Memorias*.— pp. 362, 380.
  37. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 3, p. 448.  
18 de octubre de 1821: "El virrey del Perú participa (14 de mayo 1818) la sublevación de la gente de transporte de la fragata *Trinidad* y su arribo a Buenos Aires".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, pp. 12 y 173.
  38. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXV, p. 435.
  39. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*.— Primer periodo, cap. I, p. 35.
  40. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, Vol. II. Apéndice N° 4, p. 339.
  41. *Ibidem*. pp. 339-340.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Para todo lo referente a las incidencias de la navegación ver *Ibidem*, pp. 336 a 340.
42. BOLIVAR, Simón... *Obras completas*.— T. I, p. 359.
43. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXV, p. 438.
44. GAZETA MINISTERIAL DE CHILE... 1818. pp. 248-249.  
GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*.— T. I, cap. XIII, pp. 274-281.  
MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. VIII, pp. 171-180.  
ARCHIVO DE DON BERNARDO O'HIGGINS... T. VIII, pp. 78-79.  
O'Higgins a San Martín, Santiago, 27 de agosto de 1818.  
OTERO, José Pacífico... *Op. cit.*, T. II, cap. XVII, pp. 498-499.
45. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXV, pp. 437-438.  
El estudio citado del Padre Vargas Ugarte sobre las armas españolas, dice: "*La relación termina con algunos datos de la malhadada expedición de la María Isabel, que en gran parte vino a caer en manos de las fuerzas navales de Chile, por procedimientos, en verdad, no muy ajustados al código del honor*".— VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, en el Boletín del Museo Bolivariano. Año I, setiembre-octubre, N° 1 y 2, p. 439.  
Bulnes atiende, también, al tema de la captura de la *María Isabel*.— BULNES, Gonzalo... *Historia de la Expedición Libertadora del Perú*.— T. I, cap. II, p. 77.  
Otra referencia: 13 de noviembre de 1819: "*Sobre la pérdida (noviembre 1818) de la María Isabel en Talcahuano. 'Llegaron al Callao (21 de junio) el Comandante interino de ella, Teniente de Navío D. Dionisio Capaz, y Oficiales en el bergantín Guadalupe; quedó tropa en el ejército realista de Chile; relación de Oficiales. Parte de la acción, dado en Río Janeiro, por el Comandante del transporte la Dolores. Noticias del Jefe de la Marina chilena, D. Manuel Blanco Cicerón; se pasa al enemigo la fragata transporte Trinidad*".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, pp. 178, 171.  
Samuel Haigh, comerciante inglés, que reside en la América del Sur en el tiempo de la lucha por la Independencia, deja un breve relato de la captura de la *María Isabel*.— HAIGH, Samuel... *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*.— Cap. XII, pp. 177-178.
46. MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín*.— T. II, cap. XX, p. 244.
47. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Primer período, cap. I, pp. 34-35.
48. OTERO, José Pacífico... *Op. cit.*, T. II, cap. XX, pp. 572-573.  
VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*.— T. VI, cap. II, pp. 52-53.
49. TORATA, Conde de... *Op. cit.* T. II, vol. II, Apéndice N° 4, pp. 338-339.
50. OTERO, José Pacífico... *Op. cit.* T. II, cap. XX, pp. 572-573.
51. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.* T. VI, cap. II, p. 53.
52. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 180.
53. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.* T. II, cap. XXV, p. 438.
54. OTERO, José Pacífico... *Op. cit.*, T. II, Apéndice Documental, Documento B, p. 752.  
El mismo informe del Virrey Pezuela lo transcribe VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.* T. VI, cap. III, pp. 74-75.  
Entre los diversos testimonios sobre la llegada al Callao de los últimos barcos, no hay coincidencia.  
Por el mismo Virrey se sabe que el 25 de octubre llega la *Especulación*, y el 5 de noviembre el *Atocha*, la *Santa María*, la *Naviera* (sic.) y el *San Fernando*. Además del pasaje, que es pequeño, vienen entre los diversos buques: 247 fusiles, 90 tercerolas, 66 pistolas, 458 espadas y 230 sables. Además cuatro carros de municiones, una fragua de campaña y veinte tercios de atalaje.  
El Capitán del *Atocha* es don Joaquín Sagasti; el Capitán de la *Santa María* muere y asume el mando el piloto don Manuel de Sierra; el Capitán de la *Naviera* (sic) don Juan Gener.— PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.* pp. 372, 376-377.
55. *Ibidem*, p. 478.

## NOTAS AL CAPITULO

56. ARIAS TEIJEIRO, José... *Diarios*.— En Documentos del Reinado de Fernando VII, T. III, vol. I, p. 31.
57. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II Apéndice N° 4, pp. 335-336.
58. *Ibidem*, T. I, primera parte, p. 25.
59. *Ibidem*. T. II, pp. 105-106.
60. *Ibidem*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 338.
61. *Ibidem*, T. II, p. 106.
62. *Ibidem*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 335.  
Otra referencia interesante viene de observaciones a la lentitud que se sigue en la causa — GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 182.
63. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. VIII, p. 179.
64. Nutridos y valiosísimos son los fragmentos en que se discute la responsabilidad de Pezuela. La idea central es que él conoce y no puede dejar de conocer que viene la expedición y no prepara lo necesario para evitar los riesgos obvios: "...no encuentro la razón por qué S. E. no tomaria las medidas anticipadas que el Rey le había mandado desde Octubre del año 17 para recibir la expedición, pues es notorio que no tomó ninguna, y antes al contrario, sus providencias, si como se dice fueron suyas, para que Osorio desmantelase y abandonase á Talcahuano, sin dejar instrucciones ni buque que cruzase, concurrieron poderosamente á que la expedición se perdiese".— TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 402.  
Parece asimismo, que Pezuela resta importancia al aviso que el Capitán del Macedonio le proporciona, donde le anuncia la pérdida de la *Trinidad*.— *Ibidem*, pp. 402-403.  
"¡Ah, Señor! Yo no puedo menos de hacer aquí esta reflexión: Si Osorio, con su malhadada expedición, hubiera aguardado en Talcahuano la *Llegada de la Isabel*, reforzado con 2,200 hombres, un tren de artillería y 4,000 fusiles que escoltaba, y unida la Isabel á la Marina Real que hay en el Pacífico, ¿cuál seria la suerte del Reino de Chile? ¿Cuál la de todo el Perú?"— *Ibidem*, p. 403.  
*Mengua es, Señor, decirlo, pero así fue, se abandonó y desmanteló a Talcahuano y se dejó á la Isabel y su expedición entregada á su mala suerte...*"— *Loc. cit.*
65. OTERO, José Pacífico... *Op. cit.*, T. II, cap. XII, p. 334. Pezuela al embajador español en Rio de Janeiro, Conde de Casaflores.
66. *Ibidem*, p. 335. Pezuela al Conde de Casaflores, embajador en Rio de Janeiro.  
Ver igualmente, *Ibidem*, pp. 335-336.  
*Ibidem*, p. 346.  
*Ibidem*, pp. 746-747. Documento B.  
*Ibidem*, p. 752. Documento B.
67. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 384.  
Angustia, de otro lado, al Virrey la información a la Corona de los últimos funestos acontecimientos y explica cómo se apronta la *Sebastiana* con el Brigadier Osorio para conducir con urgencia los pliegos y para exhortar el breve envío de auxilios.— *Loc. cit.*
68. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 19.  
13 de noviembre de 1818: fondos para habilitar el *San Telmo*.— *Ibidem*, p. 6.  
10 de diciembre de 1818: "*Mando de la fragata Viva al Capitán de Fragata D. Francisco X. de Ulloa, de los navios Alejandro I y San Telmo, a los Brigadieres D. Miguel Antonio Irigoyen y D. Joaquín Rodríguez de Rivera, y de las fragatas Ligera y Pronta, a los Capitanes de Navío D. José Toledo y D. Nicolás Meñaca*".— *Ibidem*, p. 24.
69. *Ibidem*, p. 7.
70. *Ibidem*, p. 19.
71. *Ibidem*, p. 24.

72. *Loc. cit.*

Otra referencia del 2 de abril de 1819: "*Que Porlier arbole insignia de preferencia en el Apostadero del Callao y mares del Sur*".— *Ibidem*, p. 25. De abril de 1819 hay menciones a los preparativos inmediatos de la expedición.— *Loc. cit.*

El 13 de abril de 1819: "*Mandos de las fragatas Prueba y Ligera, respectivamente, al Capitán de Fragata D. Melitón Pérez del Camino y al Teniente de Navio D. Martín Espino*".— *Ibidem*, p. 25.

En la misma fecha: "*El Comandante general de la división que va al Callao, Porlier, solicita algunas obras y vestuario para las dotaciones*".— *Ibidem*, p. 40.

73. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 540.

74. *Loc. cit.*

75. *Ibidem*, p. 543.

76. *Ibidem*, p. 548.

77. *Loc. cit.*

Hay una carta anónima de uno de los agentes patriotas en el Perú, que se refiere también al asunto del *San Telmo*.— D.A.S.M. .... T. VII, p. 147.

78. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 548.

Torrente menciona el mismo tema del *Alejandro* que se ve precisado a regresar a puerto a causa de sus averías.— TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXVIII, p. 501.

79. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 537-538.

80. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 23.

81. *Ibidem*, p. 24.

82. *Ibidem*, p. 7.

83. *Ibidem*, p. 20.

84. *Ibidem*, p. 65.

3 de diciembre de 1819: "*Consideraciones históricas del Director General de la Armada, Hidalgo de Cisneros, sobre la "grande expedición"*".

"*Instrucciones impresas para los buques mercantes del convoy; vestuario que se dió a las dotaciones; relación de raciones y expresión de los buques*".— *Ibidem*, p. 8.

7 de diciembre de 1819: "*Instrucción impresa de Maurelle para el régimen de policía del convoy*".— *Loc. cit.*

26 de mayo de 1819: preparación "... de algunas láminas de táctica y señales para la división que va al Pacífico".— *Ibidem*, p. 63.

21 de setiembre de 1819: "*Acta de la Junta de 11 de setiembre con motivo de haberse declarado la fiebre amarilla en el ejército expedicionario. Se acuerdo no embarcar al ejército...*".— *Ibidem*, p. 65.

16 de diciembre de 1819: "*Que la expedición, por la parte de Marina, está en aptitud de dar la vela*".— *Ibidem*, p. 8.

1819: "*Desinfección de la escuadra de Ultramar*".— *Ibidem*, p. 65.

85. *Ibidem*, p. 25.

86. *Loc. cit.*

87. *Ibidem*, pp. 8, 48 y 175.

88. *Ibidem*, p. 40.

89. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 211.

90. *Ibidem*, p. 269.

91. *Ibidem*, pp. 293-294.

92. *Ibidem*, p. 294.

93. *Loc. cit.*

94. *Ibidem*, p. 445.

95. *Ibidem*, p. 458.

96. *Ibidem*, p. 463.

97. *Ibidem*, p. 486.

98. *Ibidem*, p. 522.

99. *Ibidem*, p. 523.

100. *Ibidem*, p. 531.

## NOTAS AL CAPITULO

En la información sobre los refuerzos que puedan llegar de España es interesante el ARCHIVO DE DON BERNARDO O'HIGGINS... T. V, pp. 106 a 109.

101. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 301. Carta de Cochrane a San Martín.
102. OTERO, José Pacífico... *Op. cit.*, T. III, cap. V, p. 163.
103. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XII, pp. 235-236.
104. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 23.  
Sería impertinente registrar la vasta bibliografía sobre el tema de Riego.
105. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 9.  
Para abril de 1820 está, según testimonio, "... lista la escuadra, con las embarcaciones menores en tierra. para embarcar las tropas que están en la Costadura".— *Loc. cit.*  
Mas, el 11 de abril de 1820 manifiéstase que la desertión es muy fuerte en la marinería por la falta de pago, "... hasta el punto de ser imposible mover un solo buque".— *Ibidem*, p. 27.
106. *Loc. cit.*  
BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.* Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 3432 y 3451, del 26 de abril de 1820.
107. *Ibidem*, Doc. N° 3399, del 31 de mayo al 22 de setiembre de 1820.
108. TORRES LANZAS, Pedro... *Independencia de América*.— T. V, p. 120.
109. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 11.  
Otras referencias sobre el tema de los refuerzos después del levantamiento de Riego:  
4 de agosto de 1820 sobre "... el orden con que deben de atender a la habilitación y salida de los buques de guerra a sus comisiones".— *Ibidem*, p. 10.  
30 de agosto, sobre la posibilidad de enviar al Callao dos fragatas con el apoyo del Consulado. "*Informe sobre la América del Sur por D. Domingo Espinosa, que acababa de llegar de allí. Composición de las fuerzas navales de Chile y de Buenos Aires. Sus bloqueos; corsarios ingleses y americanos que arbolan aquellas banderas. Dice Espinosa que hacen falta allí dos navios de 74 cañones, dos fragatas y dos buques menores. Posibilidad de enviar al Perú dos fragatas que podrían pagar allí a base de franquicias*".— *Ibidem*, pp. 10 y 172.  
6 de octubre de 1820: "*Sobre arbitrios que propone el Consulado de Cádiz para realizar la expedición de los dos navios al Callao*".— *Ibidem*, p. 48.  
8 de octubre de 1820: "*Sobre urgencia de la habilitación de los navios Asia y San Pablo para el Callao, y la de la división de Costa Firme, con lo mandado acerca de la fragata Viva*".— *Ibidem*, p. 42.  
20 octubre de 1820-25 de noviembre: "*Confía Su Majestad que el comercio aprontará inmediatamente lo necesario para la habilitación del Asia y San Pablo, destinados al Pacifico*".— *Ibidem*, p. 49.  
17 de diciembre de 1820: "*Sobre créditos y maderas para la carena del Asia*".— *Loc. cit.*  
15 de noviembre de 1821: "*Cesa el Capitán de Navío D. Joaquin Núñez en el mando del navío San Julián. Estaba destinado éste al Callao*".— *Ibidem*, p. 29.  
16 de enero de 1821-22 de abril: "*Que el Asia debe de llevar papel sellado con destino a Caracas, Cartagena, Panamá y Perú. Y pólvora y plomo para Costa Firme: contraorden para que se desembarquen éstos*".— *Ibidem*, p. 49.  
22 de febrero de 1821: "*Se dice a Hacienda que son necesarios seis millones de reales para habilitar los dos navios para el Pacifico*".— *Loc. cit.*  
6 de abril de 1821: "*Retardo en la salida del Asia por falta de caudales*".— *Loc. cit.*  
15 de junio de 1821-4 de enero de 1822: "*Se oficia a Hacienda que proporcione medios para habilitar buques*".— *Ibidem*, p. 50.



## *Capítulo VII*

### LA MARINA

### DEL TIEMPO "PRECURSOR"

La vida misma, el espíritu de la Marina del tiempo de Gil de Taboada a los días de Pezuela, es desde un lado la Marina virreinal, heredero de la organización y de las tradiciones del dominio español, mas, por los apremios revolucionarios puede decirse que es otra Marina, con otros temas, con otras inquietudes, con otras preocupaciones.

De un lado, hay que anotar la estructura, las necesidades militares; de otro lado, las angustias económicas, la necesidad de aprestos desde España, todo concede a estos lustros una fisonomía perpleja, de anhelante expectativa. Aparecen las nociones de siempre: los situados, los piratas, los corsarios, vinculados con la guerra que se acerca, el problema de la matrícula de la gente de mar ante las circunstancias anormales que se vienen, y tantos asuntos más.

#### *ESTRUCTURA FUNDAMENTAL*

Ya se advierte que la Marina precursora —así la denominamos para identificarla dentro de la Marina virreinal y como tránsito entre ésta y la Marina independiente— recibe su fisonomía y sus normas legales de los tiempos viejos del Virreinato y de las reformas del XVIII. Hay que establecer algunos planteamientos.

La jurisdicción militar de Marina radica en los Oficiales de la Armada, y los aspectos económicos de la institución, y lo po-



lítico, pasan a la vigilancia de la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Hacienda<sup>1</sup>.

En 1813, por Real Orden del 26 de marzo, se manda que los negocios de Marina vuelvan "...al ser y estado..." que tenían antes de la Real Cédula del 13 de enero de 1807; asimismo se determina la creación de un Consejo de Marina, con las mismas prerrogativas que el de Guerra<sup>2</sup>.

Sobre el fuero judicial, hay una orden del 5 de noviembre de 1793, donde se expresa que los delitos cometidos por individuos

*"...antes de haber sentado plaza, sean juzgados por la jurisdicción, de que eran los reos, quando los perpetraron, para evitar que busquen dicho fuero, como asilo de sus crímenes"*<sup>3</sup>.

Los asuntos de pesca, navegación y lo que se refiera a la Ordenanza de Matricula de 1802, son de conocimiento de los comandantes y tribunales de Marina<sup>4</sup>. El mismo año de 1817 se determina el establecimiento de tribunales de revisión de procesos criminales de Marina; créase uno en La Habana, para Nueva España, Yucatán, Floridas, Antillas y Costa Firme, Filipinas, Buenos Aires; y otro, en Lima<sup>5</sup>.

Hay legislación que advierte la no interferencia de los gobernadores en sus funciones<sup>6</sup>. En 1798 se sigue un expediente sobre la competencia entre el Virrey y el Pagador de Marina, frente al conocimiento del caso de un ballenero inglés, en el Callao<sup>7</sup>.

Una Real Orden del 8 de agosto de 1800, manda a los jefes, tribunales y justicias, cuiden las Ordenanzas Generales de la Armada<sup>8</sup>. Una nota que consigna Guillén, dice que se venden aquí "*...las Ordenanzas Generales de Marina*"<sup>9</sup>. Más tarde, se reitera el respeto que se debe a dichas Ordenanzas<sup>10</sup>. El reglamento del 1º de agosto de 1799, es solamente un extracto de las Ordenanzas Generales de la Armada; así lo establece una Orden del 24 de febrero de 1801<sup>11</sup>.

Hay una disposición especial donde se manda que el Virrey de Lima publique y ordene guardar "*...el reglamento adicional a las ordenanzas generales de la armada...*"<sup>12</sup>. Al mismo Virrey de Lima también se le expresa que de acuerdo con el Comandante General de Marina, decida lo que tenga relación con las Ordenanzas; sin intervención de la Audiencia ni el Consulado<sup>13</sup>. De la pugna entre el Virrey Avilés y el Comandante del Apostadero del Callao, Brigadier don Tomás Ugarte, el 11 de enero de 1805, se reitera la necesaria observación de las Ordenanzas<sup>14</sup>. Una Real Orden del 8 de octubre de 1806 restablece la vigencia de la Ordenanza Naval<sup>15</sup>.

Es interesante reconocer la reiterada legislación que manda a los virreyes el cuidado de dichas Ordenanzas. Es más, en 1807 llega a decirse que si las violan por consejo de sus asesores u

otros sujetos, éstos sufrirán pena pecuniaria, para hacerlos más circunspectos<sup>16</sup>.

La vigencia del sistema del Almirantazgo en los dominios de las Indias es una de las grandes disposiciones de este tiempo y uno de los avances en la organización de la vida naval. Por Real Cédula del 17 de febrero de 1807, ordénase que se obedezca en Indias lo que corresponde de la erección del Supremo Consejo de Almirantazgo<sup>17</sup>.

Una frase solemne, pronunciada el 20 de setiembre de 1807, enaltece la importancia de éste.

*"Pero la erección del Almirantazgo, de este nuevo establecimiento que tengo el honor de fundar y abrir hoy en la Capital del Perú, es seguramente el más grande, el más ventajoso pensamiento que podía ocurrir a un Ministro esclarecido, en cuyas manos el Soberano ha puesto todo su poder y la suerte de sus pueblos"*<sup>18</sup>.

El Padre Vargas Ugarte manifiesta que es lógica la buena acogida de Abascal, pues la creación del Almirantazgo es un avance importante. Guillén recoge un expediente del 17 de marzo de 1808, donde dice no haberse recibido en el Callao la Real Cédula pertinente<sup>19</sup>. El 21 de febrero de 1816, se establece una Orden Real con algunas normas concretas<sup>20</sup>.

Hay otras disposiciones en la Marina que deben mencionarse. En 1792, se considera el uso del nuevo pabellón de la Real Armada<sup>21</sup>. En 1796, se manda "...que quando las embarcaciones de la Real Armada entrasen con la bandera tendida, correspondan con la suya los castillos, o fortalezas"<sup>22</sup>. Los Capitanes de Puerto, por su obligación de visitar a los buques "entrantes", deben concurrir a las "Juntas de Sanidad"<sup>23</sup>.

En tiempo de Pezuela se crea la Junta de Subsistencias para el Ejército y la Marina<sup>24</sup>.

## LA ACADEMIA NAUTICA

Al estudiar la política del Virrey Gil frente a la Marina, hemos mencionado la claridad de su juicio, el cual se reitera en la creación de la Academia Náutica —1794—, avance positivo en la vida del Virreinato<sup>25</sup>.

El primer Director de la Academia es don Agustín de Mendoza y Arguedas, moqueguano; luego de Mendoza asumen el gobierno de la institución Moraleda, Baleato "...y más tarde don Eduardo Carrasco, que había sido segundo maestro y fue más adelante contralmirante de la República"<sup>26</sup>.

Rosendo Melo recuerda diversos aspectos de la Academia Náutica.

Dice asimismo, que la Academia cuenta al iniciarse el siglo XIX, con nueve primeros pilotos matriculados para servir en la Marina mercante, cuarenta segundos pilotos, cinco pilotines y nueve alumnos. Enaltece la biblioteca:

*"...numerosas obras de hidrografía y navegación y cartas para la venta, las que se anotaban y remitían á Madrid con derroteros ilustrativos. Los capitanes y pilotos estaban obligados á avisar los errores que notasen en las cartas; los bajos y sondas que descubriesen, y las situaciones de las costas y observaciones astronómicas que hiciesen en sus viajes, con el fin de rectificar y mejorar dichas cartas y derroteros"*<sup>27</sup>.

La Escuela Náutica desarrolla sus actividades en el mismo Palacio de Gobierno y esas instalaciones las mejora el Virrey Abascal. Más tarde, se establece la Escuela en el local del Espíritu Santo<sup>28</sup>.

Una Real Orden del 6 de marzo de 1801 declara *"...que al Maestro de la Academia Nautica de Lima no se le distraiga con comisiones del cuidado de su enseñanza"*<sup>29</sup>.

Poco puede decirse en legítimo enaltecimiento de esta Academia creada por Gil de Taboada y que representa un inequívoco adelanto en la vida naval del Perú. Además, no es ocioso considerar cómo el nacimiento de esta institución está entretelado con el tiempo del "despotismo ilustrado", con los años de preocupación por el progreso, típicos de la época y del momento intelectual.

Aparece en años afines al Anfiteatro Anatómico, al Jardín Botánico, al Cementerio de Lima, a la llegada del fluido vacuno, a la construcción del camino de Lima al Callao, testimonios todos de un mismo y grave afán por los adelantos materiales y técnicos.

Algunas cifras y datos concretos son útiles para entender algunos aspectos de la dimensión de la Academia. Para 1804, hay 13 alumnos de la escuela. En 1805, hay 19 alumnos en la escuela y 3 navegando. En 1806 y 1807, igual número. En 1808 y 1809, 29 alumnos. En 1810, 24 alumnos. En 1811, el número de alumnos baja a 12, y 13 navegando. En 1812, 1813, 1814, y 1815, son 12 alumnos y 14 navegando. En 1816, 10 alumnos y 12 navegando. En 1817 y 1818, 7 alumnos y 2 navegando. En 1819, 21 alumnos. En 1820 y 1821, se considera a 9.

José Boterín, Esteban Salmón, Manuel García, José Gregorio Paredes, Damián Alzamora, Juan Elcorrobarrutia, Manuel de la Haza, Manuel Sauri, Juan Hadoy, Manuel Loro, José Gabriel Palacios, Tomás Ríos, Pedro Vásquez de Velasco y José María Arriola, son discípulos de la Academia en el tiempo precursor de la Independencia<sup>30</sup>.

### EL HOSPITAL

En 1770, por disposición del 7 de julio, se crea el Real Hospital de Bellavista en local y con las rentas del Colegio de los Jesuitas<sup>31</sup>.

En 1819 el Hospital de Marina en Bellavista tiene un contralor, un médico cirujano, un capellán, un comisario de entradas, un practicante mayor, "...y los sirvientes precisos". En algún caso se habla del "*Cirujano Mayor de la Marina Real y Mercante de este Apostadero*"; en otro, de un primer profesor.

Como contralor aparece en 1802 don Francisco Miangolarra; en 1807, asume la función don Antonio Allegue del Villar, y en 1811, el Oficial Segundo del Ministerio, Francisco Ortega, quien conserva la función hasta 1821. Comisario de Entradas de 1800 a 1804, Miguel Fernández. Como médico cirujano: en 1802, don Ignacio Urias Erazo, más tarde, en 1810, se consigna el nombre del primer cirujano de la Armada, Rafael Gutiérrez Corona, quien desempeña las funciones hasta 1818. Al año siguiente es Mariano Rivera, el médico cirujano que mantiene su función hasta 1821. Capellán provisional entre 1800 y 1804, Juan Jose Villanueva; para 1806, es don Manuel Méndez, del número de la Real Armada y capellán del Arsenal y posteriormente del Apostadero; en 1815, lo es, en forma provisional, Fray José Alexo Abadia; en 1816, don Ambrosio Cevallos; en 1817, reverendo padre Gregorio Morales, cura electo por Su Majestad, del Apostadero y Arsenal; en 1819, es don Gaspar Grijoni, quien desempeña sus funciones hasta 1821.

Hay diversos testimonios del movimiento del hospital de Bellavista.

En 1802 ingresan 798 individuos del Ejército y Marina. Obtienen curación 749, fallecen 12, quedan enfermos 40. En 1804, se han curado 742, han fallecido 27 y existen 47 enfermos. En 1805, se registra 792 enfermos, 760 curaciones, 17 fallecimientos y quedan 15 enfermos. En 1806, sobre 581 enfermos, se han curado 500, han fallecido 19 y existen enfermos 62. En 1807, aparecen registrados 802 enfermos de Marina y Ejército: se han curado 755, han fallecido 8, existen enfermos 39. En 1809, ingresan 1,129: curaciones 1,049, muertos 23, enfermos 57. Al año siguiente, 1,486 es el número de enfermos tratados: curaciones 1393, fallecimientos 35, existen enfermos 58. En 1811 de 1,096 enfermos: 1,024 curaciones, 33 fallecimientos, 39 continúan enfermos. En 1812, 477 enfermos registrados: 479 curados, 11 fallecidos y 26 enfermos. En 1813, 552 enfermos: 542 curados, 6 fallecidos y 31 enfermos. En 1814, 795 enfermos registrados: 794 curados, 25 fallecimientos y 32 enfermos. De octubre de dicho año, hay una relación de los soldados del regimiento Talavera que ingresan al hospital<sup>32</sup>. En 1815, de 975 enfermos: 952 curados, 39 fallecimientos y 55 enfermos. En 1816, 1,815 entradas, 662 cu-

rados, 22 muertos y 32 enfermos. En 1817, 777 ingresos, 26 muertos, 766 curados y 43 enfermos<sup>33</sup>.

### EL ARSENAL

El Arsenal está gobernado por un Teniente de Navío, con la ayuda de dos oficiales de baja graduación<sup>34</sup>, y reúne en sí la Comandancia de Ingenieros y la Subdirección de Pertrechos, con un ayudante<sup>35</sup>.

Hay una disposición sobre cómo debe observarse en Indias "...el reglamento para inválidos y viudedades de la maestranza de los Arsenales de Marina..."<sup>36</sup>.

El Teniente de Navío Francisco Gil de Taboada, sobrino del Virrey, el Teniente de Fragata José de Azuela, y otros, son las autoridades principales de esta sección importantísima del Apostadero, necesaria para el buen mantenimiento de las embarcaciones.

Colaboran con diversas funciones el Alférez de Navío José Villegas, como ayudante del Comandante y Sub-inspector de pertrechos marineros y militares; el capellán Manuel Méndez; el cirujano Rafael Gutiérrez Corona; León Aycardo, Alférez de Fragata y maestro mayor de maestranza; Vicente Monfillo, Contramaestre Mayor interino; el Teniente de Fragata Miguel de Iriarte; Antonio Gómez, escribiente; José Leandro Cendeja, guarda-almacen; Francisco Miangolarra, interventor de almacenes; el Capitán Juan Ballera, Juan Brinol, Antonio Allegue del Villar, Tomás Ararguren, Dionisio Bautista. Además, oficiales, marinería del depósito, presidios y rondines y custodia a las lanchas cañoneras.

Hay que mencionar especialmente el ramo de ingenieros hidráulicos, la labor de los contramaestres, de los carpinteros, de los calafateros.

### EL APOSTADERO DEL CALLAO

En la organización de la vida marítima del Virreinato, tanto desde el aspecto de defensa militar, cuanto desde el lado comercial y de navegación, es el Apostadero institución básica.

No es fácil establecer el concepto del Apostadero. Es de verdad el gobierno del puerto; el gobierno de las entradas y salidas de buques, el gobierno del personal de las embarcaciones, el gobierno de todas las incidencias en el puerto, es, en fin, la autoridad encargada de la defensa del lugar. Un concepto más largo del Apostadero incluye en él los servicios técnicos que se ofrecen a las naves, los auxilios de diverso orden y para diverso objeto.

En 1779 la Junta de Marina asume el nombre de Junta del Apostadero del Callao y celebra su primera reunión el 4 de agosto de dicho año<sup>37</sup>.

En 1797 créase en el Callao una Comandancia de Marina y se asigna cincuenta escudos de sueldo mensual para su autoridad, quien deberá ser Brigadier de la Real Armada y se relevará al mismo tiempo que los Virreyes<sup>38</sup>.

La historiografía peruana confirma la buena medida que representa la creación del Apostadero. Dice el Padre Vargas Ugarte:

*"La creación del apostadero naval del Callao había señalado un paso adelante en lo que toca a la armada del mar del Sur y puso el debido orden así en la habitación y reparo de los navíos de guerra que hacían escala en nuestras costas como en la visita e inspección de los del comercio"*<sup>39</sup>.

Más tarde, hacia 1808, Abascal recuerda en su "memoria" que se trata de no gastar sino lo indispensable *"...un casi general desarme del Apostadero con respecto á que estos y otros ahorros debían invertirse en socorros á la Península"*<sup>40</sup>. Esta cita de Abascal es un fragmento más entre los múltiples testimonios de la época en que no sólo la Marina sino la vida general del Virreinato se halla en lo económico, y en las consecuencias de este factor, sometida a los intereses y a las urgencias de la guerra contra Napoleón en la Península.

García Camba refiérese al Apostadero del Callao al hablar del Virreinato *"...sin escuadra"*<sup>41</sup>.

Sobre los oficiales del Apostadero hay algunas reflexiones interesantes. En 1807 mándase a los oficiales sobrantes, *"...regresen a España en primera ocasión"*<sup>42</sup>.

La dotación de oficiales para bajeles menores en el Apostadero del Callao es la siguiente: 3 oficiales en cada corbeta, 2 en cada goleta, 1 en cada falucho, 1 en cada lancha<sup>43</sup>.

La significación del Apostadero en los tiempos de Pezuela es aún más grave por la presencia inmediata de la guerra. Entre 1816 y 1817, transmiten los diputados de Chile a Su Majestad los sentimientos de los habitantes de dicha región por afirmar los derechos de la Corona y solicitan el envío de fuerzas navales suficientes *"...para evitar desembarcos y corso de los insurgentes de Buenos Aires"*<sup>44</sup>. Vacaro en esta ocasión, como Comandante del Callao, informa sobre la impotencia del Apostadero, se refiere a proyectos de cruceros por las costas del Pacífico; considera los *"...mandos de buques y nuevas atribuciones del Virrey"*<sup>45</sup>.

Pezuela, en su interesantísimo "diario", en el momento de zozobra y de ilusiones del viejo profesional que no entiende pueda concluir el dominio de la Corona en el Perú, ofrece un

bello texto sobre la plaza del Callao y sobre sus defensas; merece citarse:

*"Pasé a la Plaza del Callao a hacer un prolijo reconocimiento de ella y sus castillos, guarnición y almacenes y ejecutado, lo hallé todo en un sobresaliente estado, habiendo hecho además algunas prevenciones para su mejor defensa"*<sup>46</sup>.

Si bien este testimonio se refiere a las fortalezas, interesa como una visión general de la capacidad defensiva del puerto.

En 1819, por Real Orden, se establece pautas para la reorganización de los apostaderos de América. Establécese en primer término la urgencia del tema:

*"Si en todos tiempos se han considerado los apostaderos de América como la llave principal de la conservación de aquellos dominios de S. M., y el más esencial recurso, así para precaver las consecuencias funestas del contrabando y comercio ilícito, como para evitar las agresiones de las potencias circunvecinas, y mantener constantemente las relaciones de la Península con ellos, ha convencido más y más de su necesidad y ventajas la serie de males que desgraciadamente se han experimentado desde que se encendió allí la tea de la injusta cuanto bárbara rebelión: de estos principios proviene el que deseando el Rey nuestro Señor establecer un sistema y arreglo permanente en el particular, ya en tiempo de guerra o de insurrección, como en la que se halla aún mucha parte de dichos dominios, y ya en el de paz y tranquilidad, que es de esperar se siga, determinó que la Sala de Gobierno de su Supremo Consejo de Almirantazgo le informe lo conveniente sobre tan delicada e importante materia; y en conformidad con lo que le ha expuesto se ha servido S. M. mandar se observe y cumpla el... reglamento"*<sup>47</sup>.

En la variedad general del caso americano se considera que el Apostadero del Callao depende del Virrey salvo en lo que corresponda al gobierno interior de los cuerpos y buques, de lo cual entenderá el Comandante del Apostadero. Integran el Apostadero, las embarcaciones del Gobierno para perseguir al enemigo o al contrabando; el cuidado de las embarcaciones, sus guarniciones y su tripulación corre a cargo del Virrey, mas, el relevo de los sujetos está sometido al Almirantazgo; el Comandante del Apostadero es fijo y no eventual en su función pues la experiencia *"...ha hecho conocer los transtornos en papeles, atrasos, y otros perjuicios, que mayormente en la actual crisis de insurrección en las Américas, ha llegado a padecer el servicio por aquella causa"*<sup>48</sup>.

En caso de emergencia y amenaza de ataque:



Vice-Almirante José Pascual de Vivero. De la  
Colección de la Asociación Pro-Marina.



*"...será una obligación mutua e imprescindible de todos los Comandantes proporcionarse reciprocos auxilios, como así mismo el procurar guardar la mejor inteligencia y armonía, y el que no haya competencias capaces de entorpecer el mejor servicio del Rey, no sólo entre sí, sino también con los Jefes terrestres y demás Autoridades, sobre cuyos particulares las impone S. M. el más estrecho encargo y responsabilidad"<sup>49</sup>.*

Hay documentación reveladora, en los días cercanos a la llegada de San Martín, de los defectos de nuestro Apostadero y háblase de la *"...nulidad en que se encuentran los Apostaderos de Ultramar"*<sup>50</sup>. Un expediente seguido entre 1818 y 1821, en ocasión de lo expuesto a Guerra por el Coronel don Francisco Olarría sobre el Apostadero del Callao, ilustra con información de verdadera importancia. Aparecen cargos del Virrey Pezuela al Comandante del Apostadero; faltan según expresa el dicho Comandante, Oficiales de Marina de confianza, advierte frecuente desertión en las dotaciones. Alude a la decisión del Virrey, quien pide el relevo de Vacaro por razón de su edad y por no considerarlo idóneo para un servicio tan urgente y activo. De otro lado, elogia a Vacaro, por sus esfuerzos, en la defensa del Callao. Hay enaltecimiento de la labor de la Marina en la gravedad de la hora<sup>51</sup>.

Al iniciarse el siglo, en 1800, es Comandante General de Marina don Tomás Ugarte y Liaño, Brigadier de la Real Armada. Esta función, que equivale más tarde al Comandante del Apostadero, la desempeña Ugarte por varios años, hasta 1804. Sus títulos son varios: Jefe de la Escuadra de la Real Armada, Comandante en Jefe de Marina, Presidente de la Junta del Apostadero, Inspector de su tropa, etc. Desde 1805 hasta 1810 es el Jefe del Apostadero, don Joaquín de Molina y Zuleta, Brigadier de la Real Armada.

El ingreso de don José Pascual de Vivero al mando del establecimiento marino del Callao en 1811, es suceso de notoria importancia y señala un jalón en la historia marítima del Perú. Vivero, ocioso repetirlo pero al mismo tiempo insoslayable, es enlace entre la Marina Virreinal —nuestra marina precursora— y la Marina Independiente de los días de Guise. Esta función de nexo, a más de las otras virtudes de Vivero, dan al principio de su mando en el Callao un carácter interesante de tránsito y anuncio. La función directiva de Vivero alcanza hasta 1815. En 1816, asume el gobierno del Apostadero don Antonio Vacaro. Ausente aún éste, actúa como interino don José Pascual de Vivero. En 1817, asume el mando Vacaro como Comandante en Jefe de la Marina en el Apostadero, y su función continúa hasta 1821.

Bien se sabe que en el mando del Apostadero, viven dos figuras capitales y representativas: Vivero y Vacaro, con más señalados caracteres la primera.

Vivero es una muestra más en el orden del comportamiento humano, de como la Independencia no rompe, de verdad acrecienta, la continuidad de la vida del Perú.

A Elías se le debe la difusión de unas notas sobre la vida de Vivero. Nace José Pascual de Vivero y Salaverría en Sevilla, en la calle del Aire, barrio de Santa Cruz, el 21 de mayo de 1762, "*...hijo legitimo de don Juan Manuel de Vivero y Tueros Puente Garma, veinte y cuatro que fue de Sevilla y de doña María Antonia de Salaverría y Arisávalo*"<sup>52</sup>.

Capitán de Fragata en 1804, Comandante interino del Apostadero del Callao al año siguiente, en 1807 se sigue contra él una queja planteada por el Capitán del Puerto del Callao don Fernando Camúñez<sup>53</sup>.

Abascal en sus memorias menciona a Vivero como Jefe del Apostadero del Callao, en 1809<sup>54</sup>. Un extracto de la correspondencia de Vivero como Comandante del Apostadero, preparada en Lima en 1808, considera los siguientes temas: salida de la corbeta *Cástor* para los situados de Chile; regreso de Panamá de los buques *Alavesa* y *Destino*; incursiones de la fragata *Drogmo* y del bergantín *Pez*, ambos de los Estados Unidos; que se publica en los buques de guerra la noticia de la exaltación al trono de Fernando VII; considera la escasez de subalternos y la necesidad de hombres "*...selectos en inteligencia, conducta y amor al servicio*"<sup>55</sup>.

En los años vacilantes y perplejos de la monarquía española, Vivero manifiesta que no recibe sugerencias contra la fidelidad debida a la monarquía y renueva su adhesión y patriotismo<sup>56</sup>.

Entre 1812 y 1816 es Vivero, ya Capitán de Navío, Comandante titular del Apostadero del Callao.

Con pesar, Vivero se dirige al Director y Capitán General de la Real Armada, el 23 de junio de 1815, y le manifiesta que se ha enterado por correspondencia particular de su relevo en las funciones que desempeña en el Apostadero del Callao; menciona la disposición contra el Teniente de Fragata retirado don Pedro Vásquez de Velasco "*por la falta en el Depósito de los víveres del finado Teniente de Navío D. José de Zuaznabar*". Insiste en el daño que ocasionan en la Armada estas actitudes contra el prestigio de sus jefes<sup>57</sup>.

Valdés recoge una imagen adversa a Vivero; dice que "*...no tenía concepto como marino, ni había tenido ocasión de formarse como Oficial de tierra en la guerra del Perú...*"<sup>58</sup>.

Sin duda, igual que su padre en Sevilla, es Vivero miembro de una cofradía mariana, como podría demostrarlo una invitación formulada por él a concurrir "*...a la Procesión de Nuestra*

*Madre y Señora del Rosario, del Convento de la Recoleta Dominicana de Santa María Magdalena, el domingo 17 (de 1813)...*<sup>59</sup>. Y *"...me apuntaran en la Hermandad de Nuestra Señora de la "O", requiriendo juntamente a los hermanos de la Cofradía de la Virgen de San Juan de Dios para que me haga los sufragios que manda dicha Cofradía, que pago hace treinta y seis años más o menos..."*<sup>60</sup>.

El testamento de Vivero y la biografía que prepara Mendiburu son sólidos testimonios para conocer diversos aspectos de la vida del gran marino<sup>61</sup>.

Se casa con doña Luisa Morales y forma una familia con siete hijos. Muere sin fortuna y sólo es acreedor a siete meses que le debe el Estado y adicionales correspondientes a su sueldo.

De labor múltiple en las postrimerías del Virreinato, es Presidente interino de Chuquisaca en 1817; Oficial Real de Lima en 1819; Gobernador de Guayaquil en 1820, se presenta al cuartel general de Huaura y desde esas horas en las cuales San Martín respeta su libertad de decisión, perfecciona su camino al separatismo que sin duda inicia años antes en íntimas congojas.

Prisionero luego de la sublevación de los Castillos a favor de los realistas, actúa valerosamente y está al lado de Millán y Prudán en los días de cruel infortunio.

Con el grado de Vice-Almirante de la Armada muere el 14 de marzo de 1834.

Con otras características, sin la continuidad en la vida peruana que encarna Vivero, Antonio Vacaro es en la Marina del Rey del tiempo precursor, uno de los hombres con significación, y sujeto de polémicas. En 1816 asume el mando del Apostadero del Callao, en 1819 es ascendido a Jefe de la Escuadra. Participa en la Junta de Pacificación vinculada con Punchauca y está en los Castillos del Callao cuando la rendición de setiembre de 1821. Valdés dice con frecuente ironía polémica:

*"...y Vacaro se encierra allí —en los Castillos del Callao— con sus inseparables La Mar y Llano, y con Abreu, el Comisario regio de España, y con ellos sigue hasta el 19 de Septiembre, que se rinde, sin ver ó querer ver, pues ya sabemos que no oía, ni los manejos de aquéllos... ni las órdenes que llevaba Canterac, ni la propuesta de Cochrane... olvidando hasta las obligaciones que le imponían su graduación y nacionalidad..."*<sup>62</sup>.

Vale siempre la pregunta habitual para esos años: ¿no es de verdad que el "tiempo histórico" que estudiamos, es impreciso y vacilante para un defensor del Rey? En todo caso no es Vacaro el hombre para enfrentar la pericia técnica y la gallarda audacia de Lord Cochrane. Y no puede olvidarse que vive *"...sus achaques habituales y falta de oído..."*, en fin, no influye como debe de acuerdo con su cargo y *"...su conducta causó bastantes males*

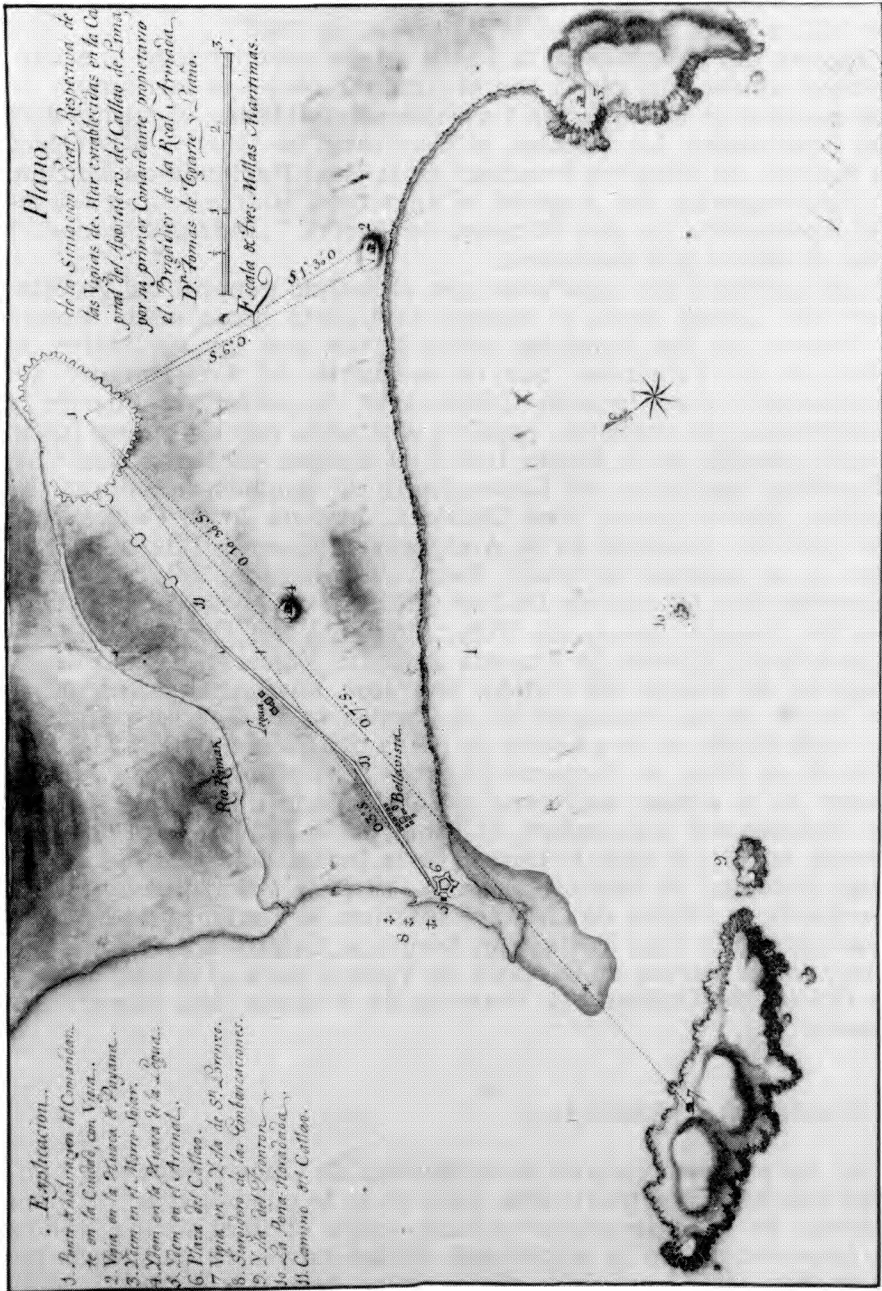
á la *Escuadra del Pacífico*". Sale del Callao el 29 de noviembre de 1821 y llega a Cádiz el 15 de marzo de 1822<sup>63</sup>.

Dentro del Apostadero, la Junta —para atender todo lo económico y conexo vinculado con el Arsenal, etc.— es la reunión de los mandos de las diversas y variadas actividades: el mismo Jefe del Apostadero, los Vocales, el Comisario de Guerra que ejerce la función de Ministro Principal de la Real Hacienda de Marina, el Sub-Inspector del Arsenal, el Ingeniero Hidráulico, el Mayor del Apostadero, los dos Oficiales de Guerra "...más graduados...", más el asesor y el secretario.

Los hombres que colaboran con el mando general del Apostadero del Callao desde el tiempo de Ugarte hasta el de Vivero y Vacaro, en las funciones secundarias, son los siguientes: el Marqués de Tabalosos, que es ayudante del Comandante del Apostadero; José Ignacio Colmenares, Inspector de Puertos y Matrículas, por comisión, hombre vinculado con el famoso juicio por la pérdida de la *María Isabel*; el Alférez de Navío don Luis Munatini, ayudante del Comandante de lanchas cañoneras del Callao; José Irigoyen, José Ostolaza, José de Arze, Carlos José del Castillo, aparecen en la Auditoría de Guerra; Ildelfonso Fonseca y el Alférez de Navío Pedro Vásquez de Velazco, en la Mayoría; don Ignacio de De-Roó y Smidts en la Secretaría; Alférez de Fragata Alexandro Tilly, ayudante del Comandante del Apostadero; Alférez de Fragata Antonio Valcarel, ayudante del Capitán de Puerto del Callao; don José Basterrechea, contador de Navío, en las funciones de la Comisaría de Guerra y Marina; la cuadrillería de cargadores de playa del Callao, con su Capitán José de la Riva, su Teniente Capataz José María Espejo; Martín Morel de la Prada, escribano en el Juzgado de Marina; Oficial de Ordenes del Apostadero, el Teniente de Fragata don Joaquín Pareja, en 1813 y 1814; Francisco de la Brena, contador del Ministerio Principal de Marina, ya en los días de Vacaro es ayudante secretario; y Oficial de Ordenes interino, el Teniente de Fragata graduado, don José Tosta; don Mauricio Calero es auditor y del Juzgado de Marina en la época de Vacaro; para el mismo tiempo es Oficial de Ordenes el Teniente de Fragata don Ramón Bañuelos.

### *SOBRE EL PERSONAL*

En los papeles oficiales de la Marina de Guerra española aparece que hay poca marinería, pues no se le puede pagar<sup>64</sup>. Aníbal Gálvez, en su interesante estudio sobre el Real Felipe, exalta la importancia de la oficialidad de las naves de guerra: "...las formaban jefes y oficiales distinguidos, bravos y de honor; pero



"Plano de la Situación Local y Respectiva de las Vigias de Mar establecidas en la Capital del Apostadero del Callao de Lima, por su primer Comandante propietario el Brigadier de la Real Armada Dn Tomas de Ugarte y Liaño". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXVI.— Carpeta A— N° 2. "Firma de José de Moraleda; rosa con lis; lavado en ocre, rosa y verde; clave toponimica; fondeaderos". Del fichero de cartografía del Museo Naval. En la fotografía aparece borrosa en el extremo inferior derecho la firma de José de Moraleda.

*los subalternos no se compadecían en punto á disciplina y moralidad*"<sup>65</sup>.

De la época de Abascal, en el valioso "cuaderno de cosas curiosas", aparecen agregados a la Armada, oficiales de Marina que estaban desembarcados<sup>66</sup>.

En los textos polémicos sobre la acción de Pezuela que recoge Valdés, hay uno que entraña evidentemente grave censura al antiguo jefe del ejército del Alto Perú.

*"¿Por qué no buscó los hombres que hacían falta, en cualquier grado de la Marina de guerra, en la mercante ó en los leales peninsulares del Alto Perú, pues las circunstancias no eran para andar con contemplaciones?"*<sup>67</sup>.

Documento muy valioso es el reglamento e instrucción que hay que observar en la formación de la matrícula de la gente de mar.

Sobre los guardacostas, se reitera al Virrey del Perú: "...circule y haga cumplir el nuevo reglamento, para el gobierno de los guarda costas en Indias, expedido por S. M. en 1º del corriente..."<sup>68</sup>.

El 7 de noviembre del mismo año, se insiste en la necesidad que los capitanes de buques guardacostas tengan conocimiento y práctica de los mares respectivos<sup>69</sup>.

Sobre oficiales hay diversas normas que interesa señalar:

*"...todo oficial de Milicias, u otro cuerpo destinado a mandar buque de guerra, o con otro empleo en él =*

*I. Que sea considerado... como los oficiales de la armada, ...en iguales circunstancias.*

*II. Que en el mismo caso se conceptuen los Pilotos...*

*III. Que a los particulares o paisanos que sin caracter militar se embarcaren en buques de guerra, se les considere en algun grado inferior de oficiales, o contadores..."*<sup>70</sup>.

Se atiende también el tema de los "...sujetos de la Armada que están..." mucho tiempo en América<sup>71</sup>. En 1809, se sigue un expediente sobre el caso, en el Callao, del cumplimiento de la Real Orden del 24 de setiembre de 1806 que menciona al destino a Europa de los "...oficiales sobrantes..." en el Apostadero<sup>72</sup>.

En el orden de distinciones, por Real Cédula del 10 de julio de 1802, se determina que sólo los individuos de la Casa Real y del Ejército y Armada, ninguna otra persona, puedan usar la "...escarapela roxa, y de sable..." , aunque goce de fuero militar, o esté empleado en oficina<sup>73</sup>.

En abril de 1816 la Corona crea una Cruz para enaltecer las acciones militares o marineras en buques o escuadras, en cualquier punto del globo<sup>74</sup>.

Desde 1786, por Real Orden, se establece un montepío a favor de las viudas e hijos de los pilotos de la Real Armada<sup>75</sup>. Más

tarde, se determina que las viudas de los Brigadieres de Marina tengan 500 pesos<sup>76</sup>.

En disposición de fin del siglo XVIII, se anuncia claramente que los cabos y soldados de Marina soporten las mismas penas que se previene para los del Ejército<sup>77</sup>.

El tema de los desertores es interesante. De 1786 hay un Real Decreto del Virrey del Perú "*...que Su Magestad se ha dignado conceder Indulto a los Desertores de Mar y de Maestranza*"<sup>78</sup>. Más tarde, en 1803, el Virrey Avilés, en ocasión del matrimonio del Príncipe, concede indulto general a los reos dependientes del fuero de Guerra y Marina<sup>79</sup>.

Pezuela, en 1820, manifiesta que Su Majestad ha concedido "*...Indulto general á la Marina desertora y profuga de los buques de guerra...*"<sup>80</sup>. Una Real Orden del 29 de agosto de 1794, considera normas generales sobre desertores<sup>81</sup>. Con fecha 21 de enero de 1795 hay una Real Orden sobre el mismo tema<sup>82</sup>. En el *Mercurio Peruano*, en el número 9 correspondiente al tomo I, se presenta una carta escrita a la sociedad sobre la escasez de gente que hay en la mayor parte de los minerales, y en esta ocasión se alude a la resistencia que se advierte para ir a trabajar en las minas y cómo en algún caso hay que reclutar a los desertores de la Marina de España para enviarlos al mineral de Huarochirí, y que ninguno de éstos resistió el oficio<sup>83</sup>.

### SITUACION ECONOMICA

La característica que preside la situación económica de la Marina precursora es la norma general del momento, vale decir el apremio material, las urgencias de la guerra, la necesidad de la Real Hacienda.

Una disposición reitera "*...que en las Indias se guarde la Real ordenanza... para el gobierno económico de la Real Hacienda de marina*"<sup>84</sup>. Una Real Orden del 18 de abril de 1802, establece "*que el ramo de hacienda de marina vuelva al estado que tenia antes del día 15 de Diciembre de 1798...*"<sup>85</sup>.

Dentro del espíritu de reducción de gastos encontramos una Real Orden: "*Que se supriman dos de los cuatro oficiales... del Estado Mayor, e igual numero de los escribientes o amanuenses...*"<sup>86</sup>. Otra Orden del mismo abril de 1805, analiza con detalle aspectos variados de la necesaria economía en el ramo de Marina. Mándase que el Capitán del Puerto desempeñe la Comandancia de Matriculas; además de otras economías<sup>87</sup>.

Abascal alude a la supresión de los vigías; queda sólo el de la isla San Lorenzo "*...por necesaria para el servicio y precaución del Puerto y Plaza del Callao...*"<sup>88</sup>.



La misma precaución la vive, inclusive en los tiempos premiosos, con mayor angustia el Virrey Pezuela. Una disposición suya del 8 de julio de 1819 dice que "*desde el Jefe hasta el último empleado de la Marina real sufrirán, como todos y por ahora, la rebaja...*" que ha decidido el Gobierno con el Comandante del Apostadero<sup>89</sup>.

El tema de los sueldos tiene verdadero interés como dato en sí mismo y en el contexto de la economía virreinal. Los que llegan al tiempo inicial de lo que entendemos como Marina precursora son los siguientes: Capitán General de la Armada o de Departamento, mil escudos de vellón; al Teniente General, 375; al Jefe de Escuadra, 250; al Brigadier, 200; al Capitán de Navío, 150; al Capitán de Fragata, 100; al Teniente de Navío, 55; al Teniente de Fragata, 40; al Alférez de Navío, 30; al Alférez de Fragata, 25<sup>90</sup>.

En 1795, el tema de las cifras sufre modificación. Se afirma que los sueldos como las gratificaciones de mesa de los oficiales de la Real Armada son en el Sur y Asia una mitad más de lo que corresponde a cada oficial en Europa, de acuerdo con la siguiente tabla: Teniente General, con mando, 750 escudos y 1,125 pesos; Teniente General, sin mando, 375 escudos y 562 pesos; Jefe de Escuadra, con mando, 500 escudos y 750 pesos; Jefe de Escuadra, sin mando, 250 escudos y 375 pesos; Brigadier, 200 escudos y 300 pesos; Capitán de Navío, 150 escudos y 225 pesos; Capitán de Fragata, 100 escudos y 150 pesos; Teniente de Navío, 55 escudos y 82 1/2 pesos; Teniente de Fragata, 40 escudos y 60 pesos; Alférez de Navío, 30 escudos y 45 pesos; Alférez de Fragata, 25 escudos y 37 1/2 pesos; Brigadier de Guardiamarina, 18 escudos y 27 pesos; Guardiamarina, 15 escudos y 22 1/2 pesos<sup>91</sup>.

En tiempo inicial del gobierno de Pezuela hay una decisión sobre los sueldos de la Marina, que recoge el Virrey en su diario. El Marqués de Torre Tagle, en sus funciones tradicionales de Comisario de Marina, 3.240 al año; el Comisario sustituto, 1.841; un Oficial, 600; otro Oficial, 500; otro Oficial, 480; un Contador, 1.841; otro Contador, 1.841; otro Contador, 1.841; un Oficial, 600; otro Oficial, 480; un Capellán, 384; un empleado, 540; otro empleado, 840; otro empleado, 360; otro empleado, 300<sup>92</sup>.

La aflictiva situación económica la asume el diario de Pezuela al comentar que el Comandante de Marina le manifiesta que se debe a gentes de la maestranza "*... y á otros tan miserables como éstos, más de 100 mil pesos de su trabajo...*"; afirma, asimismo, que esta circunstancia impide la preparación de las fragatas *Benganza* (sic) y *Esmeralda*<sup>93</sup>. Torrente, reitera esta queja general al manifestar las reclamaciones urgentes del Comandante de Marina para abonar los atrasos en su departamento<sup>94</sup>. Por Real Orden del 12 de diciembre de 1802, están "*...libres de derechos de salida, y entrada las partidas de dinero, que registren*

*los individuos de Marina, por remaniente de sus sueldos*"<sup>95</sup>. Una Real Orden del 24 de setiembre de 1806 se refiere al "*...arreglo económico de Oficiales en el Apostadero de Lima*"<sup>96</sup>.

Sobre el rancho hay algunas disposiciones: que los comandantes de buques tienen expresa prohibición de desembarcar sobrantes del rancho, y aun si pagan derecho<sup>97</sup>. Se confirma esta situación en una Real Orden del 24 de diciembre de 1795<sup>98</sup>.

\*

## VIGIAS

Se alude en otro fragmento de este texto a la reducción de los vigías, por razones económicas. En 1802 aparecen registrados dos segundos pilotos como vigías, en el Morro Solar e isla San Lorenzo, y dos pilotines, en las huacas de la Legua y Puliana (sic). Además, existe la simpática y útil función de la garita de la Comandancia General de Marina, en la esquina de los Huérfanos, con el objeto de participar las señales "*...de descubiertas de Mar...*", al Virrey y al Comandante de Puerto del Callao<sup>99</sup>.

## CAPITANES DE PUERTO

Entre las Capitanías, son los puertos esenciales Callao, Guayaquil y Valparaíso, dentro de la jurisdicción del Apostadero del Callao. También hay que considerar Concepción, en Chile.

En el Callao, en 1803, aparece el Capitán de Fragata graduado don Fernando Camuñas, ausente; en 1804 está ya en ejercicio, con el Alférez de Fragata don Antonio Vacarel, como ayudante. Desde 1805 a 1821 continúa en ejercicio el mencionado Camuñas, que ya es Capitán de Navío. En Guayaquil, aparece al mando de la Capitanía, Joaquín Asunsolo, Capitán de Fragata. En Concepción, encontramos por muchos años al Capitán de Fragata, igualmente, José de Llanos. En Valparaíso, se consigna como Capitán del Puerto al Teniente de Fragata Antonio Carbonara, luego al Alférez de Fragata, Felipe Villavicencio.

## MARINERIA MATRICULADA

La jurisdicción del Apostadero del Callao se divide en tres provincias: Valparaíso, Guayaquil y Callao; éstas a su vez se dividen en sub-delegaciones de Marina "*...con el objeto de establecer por escala el servicio de dichas Matriculas...*"<sup>100</sup>. En 1804 es el Teniente de Navío José Ignacio Colmenares el encargado de la inspección y de puertos.

Para el mismo año aparecen registrados en el Callao 32 capitanes y patrones; 40 contra maestres; 38 guardianes; 900 hombres de marinería de servicio; 23 carpinteros de blanco; 82 carpinteros de rivera; 96 calafates; y se verifica 48 embarcaciones. Al año siguiente los datos son: 102 carpinteros de blanco y de rivera; 82 calafates; 40 contra maestres; 34 guardianes; 900 marinos de servicio en toda la costa del Apostadero; 5 cuadrillas de a 10 hombres —cargadores de la playa— incluso el cabo de cada una con un capataz de todas. En 1807 se consigna 103 carpinteros de blanco y de rivera; 81 calafates; 45 contra maestres; y 40 guardianes; son 1,003 hombres de marinería de servicio en los buques de comercio y en la costa del Apostadero; hay 5 cuadrillas de 10 hombres cada una<sup>101</sup>.

Es interesante incorporar al trabajo la referencia numérica sobre pilotos existentes en el Apostadero. En 1803, hay 9 primeros pilotos, 40 segundos, 5 pilotines. En 1804: 17 primeros pilotos, 25 segundos, 10 pilotines, 8 prácticos de costa. En 1805: 17 primeros pilotos, 28 segundos, 11 pilotines y prácticos, además de 4 pilotos enfermos. En 1806: 17 primeros pilotos, 28 segundos, 11 pilotines y prácticos. En 1807: 17 primeros pilotos, 28 segundos, 11 pilotines y prácticos. En 1808, aparecen 23 primeros pilotos, 44 segundos, 22 terceros, 11 prácticos de costa. En 1809: 21 primeros pilotos, 50 segundos, 25 terceros, 11 prácticos de costa. En 1810: 30 primeros pilotos, 57 segundos, 29 terceros, 12 prácticos de costa. En 1811, 1812, 1813, 1814, 1815: 24 primeros pilotos, 63 segundos, 38 terceros, 17 prácticos de costa. En 1816: 23 primeros pilotos, 62 segundos, 40 terceros, 18 prácticos de costa. En 1817, 1818: 18 primeros pilotos, 51 segundos, 44 terceros, 30 prácticos de costa. En 1819: 20 primeros pilotos, 70 segundos pilotos, 52 terceros, 33 prácticos de costa. En 1820: son 20 primeros pilotos, 72 segundos, 47 terceros, 44 prácticos de costa<sup>102</sup>.

### JUNTA DE MARINA

La finalidad de ella es conocer todos los asuntos económicos relativos a la Marina y Juzgado de Presas. La preside el Comandante en Jefe del Apostadero y entre sus miembros se consigna a un auditor, un fiscal, un escribano, un encargado del ramo de ingenieros, interventor de almacenes, guarda-almacenes, el Ministro principal de Marina, el Primer Contra maestre del Arsenal y funcionarios menores.

En el tiempo de Abascal y Pezuela asumen estas funciones hombres ya conocidos en nuestro estudio: José Irigoyen; José Ostolaza, quien es fiscal; Martín Morel de la Prada, quien desempeña la función de escribano; el guarda-almacenes Cendeja;

el Primer Contramaestre del Arsenal Vicente Monfillo; el Teniente de Navío José Zuaznabar; León Aycardo, Alférez de Fragata; el Teniente de Navío José Azuela; Tomás Ararguren, interventor de almacenes; José Frenes; Mauricio Calero; Dionisio Bautista; Fernando Camuñes; José Antonio Cobian, quien es escribano; Felipe Haro, interventor de almacenes; Gines Galindo, Contramaestre del Arsenal; y otros<sup>103</sup>.

### AUTORIDADES

Gabriel de Avilés, futuro Virrey del Perú, es Gobernador político y militar del puerto y presidio del Callao, desde 1790 a 1796. Al año siguiente, don Francisco Mata Linares; la función se encuentra vacante en 1799, donde aparece como Teniente Gobernador, el Coronel don Ramón Arias. En 1800 asume el mando del Estado Mayor de la Plaza del Callao don Joaquín de Zubillaga; nombrado ausente en 1800, toma el mando en 1801 y lo desempeña hasta 1808; Angel de Fuentes, es Teniente Gobernador. Aparecen don Bernardo Carrete, Teniente Administrativo, y Casimiro Novajas, interventor.

Don Toribio Montes, Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos, en situación de ausente, es el Gobernador designado para 1810; lo acompaña como Teniente Gobernador don Diego Escobar. En 1813 asume la función de Gobernador del Callao, el Conde de Valle de Oselle, Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos; su Teniente Gobernador es el Coronel don Luis de Herculles.

En 1814, en los tiempos de agitación subversiva en el mismo Virreinato, en el lapso de la revolución de Pumacahua, asume el gobierno del Callao don Juan de Hinostrosa, Teniente General de los Ejércitos Nacionales; Teniente Gobernador, Juan Valdés, del Orden de Santiago; y Administrador, Manuel Ortigas.

Para el año 1816, al término del gobierno de Abascal, aparece el breve nombramiento de don Joaquín de la Pezuela como Gobernador del Callao, don Juan Valdés como Teniente Gobernador. Esta designación, como es obvio, deviene prácticamente simbólica y transitoria ante la designación de Pezuela como Virrey del Perú.

José de La Mar es el Gobernador en 1817, y permanece Valdés en su función anterior<sup>104</sup>.

El mando de la plaza del Callao, que en la edad precursora lo desempeña Avilés, futuro Virrey del Perú, concluye con el mandato de La Mar, más tarde Presidente de la República y hombre, en muchos aspectos, destino humano, y carácter, análogo al Virrey de los días de Aguilar y Ubalde.

La Comisaría de Marina y Juzgado de Matrículas, que procede de la Comisaría de Guerra, se instala en 1786. Obtiene el nombramiento en Lima José Manuel de Tagle Isásaga —1793— y lo desempeña hasta 1801. Para este tiempo son oficiales: el Capitán de Artillería de Milicia, don Juan Ballera; don Tomás Merlo, don José Plaza. Guarda-almacenes del Callao, don José Leandro Cendeja.

Para 1803, aparece en la función directiva don José Bernardo Tagle. Las otras funciones se conservan en los mismos hombres. Es asesor don José Irigoyen. Dentro del mismo esquema, para 1812, es Oficial Tercero don Pedro Mariano Loyola. Es Comisario interino en 1808 don Francisco Miangolarra, y en 1819 y 1820, Comisario sustituto. Es asesor don Mauricio Calero. En 1820, Oficial Tercero don Manuel Delgado.

\*

Hay diversas referencias a otros hombres de la Marina de los días revolucionarios. Antonio de Albizu merece recomendación como Comandante de la fragata *Astrea*<sup>105</sup>.

Juan de Aldana, en 1817, es Comandante del bergantín *Potrillo*; Manuel Quesada es Alférez de Navío; Rafael Butrón, guardiamarina<sup>106</sup>. En 1817 se anuncia la llegada del Teniente de Fragata don Ramón Bañuelos y de don Juan Montero de Espinosa, "...que salieron de Cádiz mandando, hasta Portobelo, las fragatas del convoy San Juan y San Antonio"<sup>107</sup>; Tomás Blanco Cabrera, en 1819 es Capitán de Navío y Segundo Comandante del Callao<sup>108</sup>; José de la Cagiga es en 1812 Comandante de la corbeta *Abascal*, ex *Amable María*<sup>109</sup>.

Entre 1818 y 1819, el Comandante del Callao pide el relevo de Juan Pareja, Joaquín Bocalán y Eugenio Cortés, "...natural de Chile y de ideas políticas sospechosas". En el mismo texto háblase del mal carácter y del "*manejo interesado*" de Simón Londoño, para quien también se pide el relevo<sup>110</sup>. Frente al mismo Londoño, en 1818, el Comandante de las tropas de Talcahuano, pide se le ascienda del grado de Capitán de Fragata Graduado, que ostenta<sup>111</sup>. Camuñes es Capitán del puerto del Callao en 1818 y 1819<sup>112</sup>. Pedro Celestino López, en 1809, maestro de la fragata *Astrea*<sup>113</sup>.

José Massa, en 1807, maestre de víveres, pide plaza en el cuerpo del Ministerio en el Callao<sup>114</sup>; Luis de Herzelles, Teniente Gobernador de la plaza y puerto del Callao, en 1812<sup>115</sup>; Juan Francisco Espelorín, del navío *San Fulgencio*, en 1809<sup>116</sup>.

El Capitán de Navío José Ignacio Colmenares, como Teniente de Navío, manda la corbeta el *Peruano* y más tarde, en 1810, el navío *San Fernando*, de la Real Compañía de Filipinas. Pezuela, en 1820 le considera entre los elementos sospechosos y que debe estar "muy controlado". En diversos aspectos de esta

obra se estudia el caso de la *María Isabel* y de las reponsabilidades de Dionisio Capaz y del Virrey Pezuela, en la pérdida de dicho buque, tema en el cual participa Colmenares en el proceso que se sigue en el cual es fervoroso acusador del antiguo Virrey<sup>117</sup>.

Martín Barrera, recibe en 1806 patente de retiro, como Comisario<sup>118</sup>; Isidro Cortázar y Abarca, más tarde Conde de San Isidro y Alcalde de Lima en 1821, es Teniente de Navío y Segundo Comandante de la *Magallanes* en 1808, y es "...relevado en Acapulco...", por Domingo Siñériz, pues Cortázar pasa a Lima, donde fallece su hermano, de quien hereda el título de nobleza<sup>119</sup>.

En 1805 el Teniente de Fragata retirado don José Miguel de Muros obtiene licencia para trasladarse a España por dos años, por razones de salud<sup>120</sup>; Domingo Orúe y Mironés es ascendido a Alférez de Navío por su combate con los corsarios al mando de la corbeta *Atlántica*<sup>121</sup>; en 1816 no se acepta la solicitud del Teniente de Navío Benito de la Rigada, quien deja el mando del bergantín *Descubridor* y pide se le conceda el *Potrillo*, de Lima, con destino en el Apostadero del Callao<sup>122</sup>; Joaquín Rodríguez de Rivera, es en 1819 Comandante del *San Telmo* y "...electo del Apostadero del Callao..."<sup>123</sup>. El Alférez de Fragata don Mariano Martín Rubio en 1817, solicita "...ir de dotación en la fragata Esmeralda...", pues desea pasar a Lima por fallecimiento de su cuñado don José Antonio Carazo<sup>124</sup>. En noviembre del mismo año, se sigue otro expediente sobre el mismo tema, y parece que no viaja en la *Esmeralda*; don José Ignacio Sánchez, "...uno de los aprehensores del bergantín inglés Flecha...", pide al Virrey "...graduación militar"<sup>125</sup>; don José María Uribe es Capitán de Fragata retirado en 1791<sup>126</sup>.

Valdés, en el prólogo a la "Refutación" del diario de Sepúlveda, menciona a Diego Cónsul Jove Lacomme que "...nació en América..." en 1795 y merece en 1817 que Pezuela le nombre Teniente de Navío "para que mandase una escuadrilla equipada á su coste..."<sup>127</sup>.

El Teniente de Navío Ildelfonso Fonseca, en 1809, es ocasión para que Vivero siga un expediente de verdad interesante sobre el problema del regreso a Europa de los "Oficiales sobrantes en el Apostadero"<sup>128</sup>.

Abascal en las "memorias" se refiere a don Joaquín de Molina, nuevo Comandante del Apostadero del Callao, más tarde nombrado Presidente de la Audiencia de Quito<sup>129</sup>.

El caso del Teniente de Fragata don Eugenio Cortés y Azúa es uno de los más interesantes en el personal de la Marina de Guerra del Perú de los años precursores. Desde los días de Abascal se "sospecha" de su fidelidad, como lo manifiesta el Virrey en comunicación del 19 de agosto de 1811. Más tarde, en 1818,

el Comandante del Apostadero del Callao lo define como "...de ideas políticas sospechosas". Este caso de Cortés, quien regresa de España después que lo remiten a la Península en 1811, por su simpatía a la Emancipación, lleva a pensar en la inconveniencia del regreso a América de los oficiales nacidos en este continente. Más tarde, Cortés se vincula con diversas tareas en México y Estados Unidos, regresa al Perú ya en los días de la República y se le reconoce el grado de Contra-Almirante. Muere en Chile en 1849<sup>130</sup>.

Carlos García de Postigo, Alférez de Navío, natural de Concepción en Chile, es hijo legítimo del Brigadier de la Real Armada Isidoro García de Postigo, y de doña Manuela Bulnes; se casa en Lima con doña María Candelaria Palomeque. Para esa fecha, 1815, se encuentra embarcado en la corbeta *Cástor*. Es García de Postigo en el orden profesional y humano una de las figuras representativas de la Marina de Guerra naciente en el Perú<sup>131</sup>.

Roque Guruceta y Agüado es el hombre que encarna el fin de la Escuadra del Rey en el Perú. Llega en abril de 1824 a Chiloé, procedente de España, al mando del navío *Asia*, con 74 cañones y con el bergantín *Aquiles*, de 22. Participa en el mes de octubre en un combate con la *Prueba* al mando de Guise, y se encuentra en Quilca donde recibe la noticia de la derrota española en Ayacucho.

Rodil, como se estudia en otro capítulo de esta obra, censura a Guruceta por su retiro del Perú y porque no apoya la tenaz resistencia del Callao.

Más tarde, en España, es Comandante General del Departamento de Ferrol, en 1832<sup>132</sup>.

Entre los marinos españoles del tiempo final de la guerra es Dionisio Capaz uno de los hombres polémicos y con más amplia participación en las tareas de la época. Nace en el puerto de Santa María en 1780 y muere en Madrid en 1855, asiste a la batalla de Trafalgar, es diputado a Cortes en 1813, y en 1818 ante la enfermedad del Comandante Castillo asume el mando de la *María Isabel* en el conflictivo viaje con destino a Callao. Absuelto de toda responsabilidad en la pérdida de dicha nave, en 1821 es ascendido a Capitán de Fragata y antes es representante del Virrey Pezuela en las Conferencias de Miraflores con los diputados de San Martín. Liberal en pensamiento político, es en 1822 Secretario de la Junta del Almirantazgo, y emigrado en la década famosa que se inicia en 1823. Es Senador en 1837, Jefe de la Escuadra al año siguiente, Ministro de la Guerra en el Gabinete Rodil en 1842. En 1855 llega a ser Capitán General de la Armada<sup>133</sup>.

Antonio Pareja es Brigadier de Marina y obtiene el mando político y militar de Concepción en 1812<sup>134</sup>.

Juan Ignacio Pareja, quien desde 1810 presta servicios en el Apostadero del Callao, manda el bergantín *Trinidad*; con un lanchón en la noche del 26 al 27 de enero de 1816 "...puso en fuga a cinco botes armados de los Insurgentes de Buenos Aires que lo atacaron...", por ello es acreedor a la Cruz de Marina con Diadema Real que se le concede en 1817<sup>135</sup>.

Angel Teixeira, por enfermedad a la vista de José Moraleda, en 1807 es Comandante interino de la corbeta *Cástor*<sup>136</sup>.

Manuel Quesada, General de Marina, está en el Perú en el bergantín *Pezuela* y el navío *Asia*, entre setiembre de 1824 y agosto de 1825<sup>137</sup>.

Don José de Moraleda sale en 1801 de Cádiz bajo la dirección del Brigadier Tomás Ugarte y Liaño y con la comisión, en la cual se hallan otros hombres importantes de la Marina de la época, "...de rectificar y perfeccionar las cartas geográficas de estas costas...". Es Director de nuestra Escuela Náutica y Comandante del *Cástor*<sup>138</sup>.

Pedro Torres Lanzas, siempre necesario para el conocimiento de los fondos del Archivo de Indias útiles para el estudio de nuestra Emancipación, en su Catálogo de Cartografía Marítima ofrece varios testimonios con la intervención de Moraleda. Es pertinente citar algunos: Plano de la Fortificación del Callao; de la Rada de Ilo; "Bosquejo horizontal y vista de las Islas de Lobos de fuera". Moraleda es, en suma, un cartógrafo importante para nuestra historia naval y para la historia de nuestra geografía<sup>139</sup>.

## ASTILLEROS

Para la industria naval, para la economía, para las comunicaciones, para el desarrollo de la guerra en los momentos de emergencia, el tema de los astilleros de Guayaquil es asunto que acompaña la vida de la Marina de los tiempos precursores y de la Marina naciente del Estado peruano.

En el *Mercurio Peruano* se recoge información sobre Guayaquil. El movimiento es importante; háblase, vale el ejemplo, de una barca salinera<sup>140</sup>.

Parece que en contorno de los astilleros se forman "...algunos Monopolios de los Particulares...", de acuerdo con una referencia de Abascal en sus "memorias". Es el caso, refiere el Virrey, que da una orden de construir cañones con ayuda desde acá, pues si se compra directamente, como se hace en el caso del bergantín *Flecha*, resulta el precio "exorbitante"<sup>141</sup>.

Pezuela declara que la Independencia de Guayaquil ocasiona el daño inmediato de la pérdida del astillero; piensa que si lle-



gan más buques es para enriquecer la escuadra enemiga, pues nada existe para reparar las naves ni hay como mejorarlas.

*"...que aun cuando nos vinieran tales auxilios, y llegasen á tiempo, y aun lográsemos con ello alguna ventaja, en el estado á que han venido las cosas, ésta no sería sino muy efimera y pasajera...";*

y sobre la llegada de posibles buques manifiesta:

*"...si ésto se verificase vendrian sólo á arruinarnos más con sus enormes gastos, y aumentar la marina del enemigo... ya no tenemos astillero, ni un palo para reparar un buque: que de consiguiente, el enemigo tiene, y tendrá el dominio absoluto de este mar, y todas las ventajas que ésto le proporciona, sin que jamás podamos desposeerlos..."<sup>142</sup>.*

## NOTAS AL CAPITULO

1. MATRAYA, Juan José... *El Moralista*.— T. I, p. 468. Es una Real Orden del 18 de abril de 1800. El 30 de abril del mismo año se confirma la Real Orden anterior.— *Ibidem*, p. 469.
2. *Ibidem*, p. 515.
3. *Ibidem*, p. 437.
4. *Ibidem*, pp. 535-536.
5. *Ibidem*, p. 536.
6. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 336.
7. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, pp. 59 y 202.
8. MATRAYA, Juan José.. *Op. cit.*, T. I, p. 470.
9. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 299.
10. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 507.
11. *Ibidem*, p. 472.
12. *Ibidem*, p. 474.
13. *Ibidem*, p. 483.
14. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 291.
15. MATRAYA, Juan José .. *Op. cit.*, T. I, p. 507.
16. *Ibidem*, p. 510.
17. *Ibidem*, p. 509.
18. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*.— T. V, cap. VII, p. 188.
19. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 293.
20. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I. p. 526.
21. *Ibidem*, p. 430.
22. *Ibidem*, p. 447.
23. *Ibidem*, p. 514.
24. TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. II, Apéndice N° 2, p. 266.
25. PERALES MEJIA, César A. ... *Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú*, en la *Revista de Marina*, año 48, N° 5, vol. N° 279, setiembre y octubre de 1962, p. 615.
26. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*.— T. I, primera parte, pp. 70-71.
27. *Ibidem*, p. 70.
28. *Ibidem*, p. 71.
29. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 472.
30. PERALES MEJIA, César A. ... *Op. cit.*, en: *Revista de Marina*, año, 48, N° 5, vol. 279, setiembre-octubre de 1962, p. 621.
31. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (III)*, en: *Revista de Marina*, año 51, N° 4, vol. N° 298, julio y agosto de 1965, p. 461, Gota N° 2 (1770).
32. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 300-320.
33. GUIA DE FORASTEROS, año de 1819, 1802-1821.  
PERALES MEJIA, César A. ... *Op. cit.*, en: *Revista de Marina*, año 49, N° 1, vol. N° 281, enero y febrero de 1963, p. 19.
34. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 498. Real Orden del 16 de abril de 1805.
35. *Ibidem*, p. 513. Real Orden del 24 de setiembre de 1807.
36. *Ibidem*, p. 509. Real Orden del 11 de febrero de 1807.
37. ARRUS, M. Dario... *El Callao en la época del coloniaje antes y despues de la catástrofe de 1746*.— p. 92. Se consignan presentes en dicha Junta al Presidente don Tomás de Ugarte y Liaño, a los vocales don Antonio Barrada, don Felipe Martínez Manrique, don José Manuel de Tagle, don

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- José Pascual de Vivero, y provisionalmente al Teniente de Navío de la Real Armada, don Jacinto Caamaño, y como Ayudante Secretario interino al Alférez de Navío Ignacio Javier de Roo.
38. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, pp. 453-454. Real Orden del 18 de julio de 1797. Ver Real Orden del 19 de julio de 1800 en *Ibidem*, p. 469.
  39. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, T. V, cap VII, p. 188.
  40. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 385.
  41. GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*.— T. I, cap. I, p. 6.
  42. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 513. Real Orden del 24 de setiembre de 1807.
  43. *Loc. cit.*— Real Orden de 24 de setiembre de 1807.  
Otras referencias útiles sobre oficiales: Real Orden del 16 de abril de 1805, sobre el pago al Ministro del Apostadero.— *Ibidem*, p. 498  
24 de mayo de 1806: "*Indice y extracto de correspondencia del Apostadero del Callao*.  
*Noticias de cañoneras, del convoy a Payta y de Concepción y de buques mercantes*".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 292.  
25 de junio de 1806: "*Indice y extractos de correspondencia del Comandante del Callao*".— *Loc. cit.*  
20 de abril de 1807: "*Representa el Virrey de Lima sobre el modo de tramitar los expedientes con el Comandante del apostadero del Callao*".— *Loc. cit.*  
10 de febrero de 1809: "*Arreglo de Oficiales del Apostadero del Callao (23 de abril 1808)*".— *Ibidem*, p. 325.  
3 de abril de 1809: "*Sobre asignación renovada de los Oficiales del Apostadero del Callao (octubre de 1808)*".— *Ibidem*, p. 326.
  44. *Ibidem*, p. 333.
  45. *Ibidem*, p. 334.
  46. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— p. 342.  
Referencias sobre el estado de buques del Apostadero del Callao: 26 de mayo de 1805: se considera "... la fragata Astrea, goleta Alavesa (en misión hidrográfica), bergantín Peruano y corbeta Cástor (también en esta misión por la isla de Juan Fernández) y algunas lanchas cañoneras".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 307.  
24 de setiembre de 1806: sobre cómo debe estar el Apostadero del Callao.— *Ibidem*, p. 292.
  47. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Corso y Presas. Doc. N° 2364, 22 de junio de 1819 y 8 de mayo de 1822.
  48. *Loc. cit.*
  49. *Loc. cit.*
  50. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 58.
  51. *Ibidem*, pp. 172-173.
  52. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, en: *Revista de Marina*, año 51, N° 4, vol. N° 296, julio y agosto de 1965, p. 461, Gota N° 1 (1762). Expresa que estos datos los proporcionó el mismo Almirante Vivero.
  53. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 293.
  54. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 385
  55. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.* Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1865, de 3 de abril de 1809.
  56. *Ibidem*, Doc. N° 2066, del 10 de febrero de 1809.
  57. *Ibidem*, Doc. N° 1897, del 23 de junio de 1815.
  58. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, p. 96.
  59. MEDINA, José... *La Imprenta en Lima*.— T. IV, p. 125.
  60. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Testamento del Vice-Almirante don José Pascual de Vivero.
  61. *Loc. cit.*  
MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*.— pp. 513 a 523.
  62. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, pp. 219-220.
  63. *Ibidem*. T. II, p. 45.

## LA MARINA DEL TIEMPO "PRECURSOR"

- A. H. M. P. ... Año 1821. Carpeta N° 1, legajo N° 9-P. Doc. N° 29.
- GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 326.
- MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú.*— T. XI, p. 148.
- Otero publica el informe de Vacaro a su Gobierno, al llegar a Cádiz en 1822; menciona que "...el gobierno intruso de Lima ha dado principio a la formación de su marina...", en OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín.*— T. III, cap. XV, p. 468.
64. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 313.
65. GALVEZ, Anibal... *El Real Felipe.*— T. I, p. 118.
66. URTEAGA, Horacio... *Un inédito valioso.*— En *Revista Histórica*, T. II, segundo trimestre, 1907, pp. 233 a 248.
67. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 1. pp. 216-217.
- Reglamento e instrucción.— Que su Majestad mande establecer en todos los pueblos que baña el agua salada de este Virreinato.— Ejercicios en que ha de emplearse fuero militar de Marina, y privilegio que ha de gozar.— En *Revista de Marina*, año 48, vol. 279, setiembre y octubre 1962, N° 5, pp. 609-614.
- "Don Ildefonso Fonseca y Paz, Teniente de Fragata de la Real Armada; y Oficial de Ordenes de este Apostadero: de Orden del señor Comandante en Jefe de él. Previene a los Capitanes y Patrones de los Baxeles mercantes nacionales del Mar del Sur, que interin por esta Mayoría de Marina se distribuye el Quaderno de Instrucciones á que deben arreglarse, observen desde luego los artículos siguientes". Lima, 1° de agosto de 1799.—
- MEDINA, José... *Op. cit.*, T. III, pp. 285-286.
- Real Orden del 16 de abril de 1805: "Que el Capitán del Puerto desempeñe la Comandancia de Matriculas, con el auxilio de un ayudante, y en calidad de subalterno del Xefe del apostadero, que será el comandante principal".— MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 498.
- 20 de abril de 1807: "El Comandante del Apostadero del Callao y Capitán de Puerto de Guayaquil se quejan de que no se atiende al fuero los de matriculados".— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 335.
- Real Orden del 1° de abril de 1817: "... que se restablezcan en los dominios de América las matriculas de Marina al estado y pie, en que se hallaban en Marzo de 1808".— MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 535.
- En una disposición general sobre la Marina en Lima se establece entre otros extremos, "que no se empleen en destinos de escribientes sugetos de las clases altas, y utiles para fines mas importantes del servicio...".— *Ibidem*, p. 498. Real Orden del 16 de abril de 1805.
68. *Ibidem*, p. 486.— Real Orden del 27 de octubre de 1803.
69. *Ibidem*, p. 495.— Real Orden del 7 de noviembre de 1803.
70. *Ibidem*, p. 537.— Real Orden del 25 de mayo de 1817.
71. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas.*— T. I, p. 46.
72. *Ibidem*, p. 309.
- Sobre otros aspectos de la vida de oficiales, ver Real Orden del 20 de setiembre de 1804.— MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 494.
- Otra Real Orden de marzo de 1802.— *Ibidem*, p. 477.
73. *Ibidem*, p. 479.
74. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 2075, del 2 de agosto de 1817. La referencia a esta Cruz se produce en ocasión de concedérsela al Teniente de Navío don Juan Ignacio Pareja, por su acción distinguida en el Callao en 1816.
75. A. G. I. ... Lima, 670.
76. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 400. 17 de junio de 1817.
77. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, pp 464-465. Real Orden del 24 de junio de 1799.
- Otra referencia: *Ibidem*, p. 356. Se alude a la Real Orden del 24 de Junio de 1776, que precisa las penas para los cabos y soldados del ejército.
78. A. G. I. ... Lima, 670.
79. MEDINA, José... *Op. cit.*, T. III, pp. 314-315.

80. *Ibidem*. T. IV, p. 270.
81. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, pp. 436-437.
82. *Ibidem*. p. 438.
83. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. I, N° 9, fols. 70-71.
84. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 465. Real Orden del 1° de julio de 1799.
85. *Ibidem*, p. 478.
86. *Ibidem*. p. 498. Real Orden del 16 de abril de 1805.
87. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 342, 20 de abril.
88. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 388.  
Este tema de los vigias se trata en un apartado especial dentro de la Marina Precursora.
89. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 362.
90. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 214, 22 de febrero de 1787.  
Igualmente, en MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 392.  
Real Orden del 22 de febrero de 1787.— Este autor menciona para el Teniente de Navío la cantidad de 150 pesos de vellón como sueldo.
91. *Ibidem*, p. 444. 4 de diciembre de 1795.
92. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 30.
93. *Ibidem*, p. 704.
94. TORRENTE, Mariano... *Historia*.— T. III, cap. II, p. 23.
95. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 481.
96. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, pp. 294-326.
97. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 430. Real Orden del 23 de febrero de 1793.
98. *Ibidem*, p. 445.
99. GUIA DE FORASTEROS... año de 1802.
100. *Ibidem*, año de 1803.
101. Estos datos tienen un valor solamente de indicio.
102. Como en los casos anteriores, toda esta relación de cifras tiene solamente un valor ejemplificador.
103. Todas las referencias sobre funciones, autoridades, personas, que se presentan en el estudio de la estructura de la Marina Virreinal se apoyan en la *Guía de Forasteros* del año pertinente. Cuando la fuente es otra se señala de manera particular. Para no multiplicar las citas se hace esta salvedad como explicación de la fuente genérica.
104. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 230.
105. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 306.
106. *Ibidem*, p. 334.
107. *Ibidem*, p. 327.
108. *Ibidem*, T. II, p. 182.
109. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 558, 14 de abril de 1812.
110. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 170. Por error Guillén lo consigna como Contes.
111. *Ibidem*, p. 181.
112. *Ibidem*, p. T. I, p. 293.  
A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 408, 25 de noviembre de 1818. GUIA DE FORASTEROS... año de 1819.
113. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 517, 13 de febrero de 1809.
114. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 325.
115. A. G. I. ... Audiencia de Lima, 899.
116. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 517, 13 de febrero de 1809.
117. GUILLEN, Julio... *Op. cit.* T. I, p. 346.  
PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.* pp. 789-790.  
MENDIBURU, Manuel de ... *Op. cit.*, T. IV, pp. 200-203.
118. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 292.
119. *Ibidem*, p. 346.
120. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 345, 13 de mayo de 1805.
121. GUILLEN, Julio... *Curso y Presas*.— T. I, p. 61.

NOTAS AL CAPITULO

122. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 326.  
 123. *Ibidem*, T. II, p. 24.  
 124. *Ibidem*, T. I, p. 327.  
 125. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 64.  
 126. A. H. M. H. C. ... Sección Colonial, p. 262, 25 de mayo de 1791.  
 127. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, p. 10.  
 128. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.* Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 305, del 2 de noviembre de 1809.  
 129. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 386.  
 MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.*, T. I, p. 83.  
 GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 326.  
 130. TORRES LANZAS, Pedro... *Independencia de América*.— T. III, p. 73.  
*Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1°, pp. 231-232. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.  
 GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 170.  
 131. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, en: *Revista de Marina*, año 52, N° 3, vol. N° 301, mayo y junio de 1966, pp. 415-416. Gota N° 2. (1815).  
 132. MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.*, T. VI, pp. 186-188.  
 Ver ARIAS TEIJEIRO, José... *Diarios (1828-1831)*.— En Documentos del Reinado de Fernando VII, T. III, vol. I, p. 31.  
 133. MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.* T. III, pp. 289-292.  
 ARIAS TEIJEIRO, José... *Op. cit.*, en Documentos del Reinado de Fernando VII, T. III, vol. I, pp. 31-32.  
 GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 182.  
 MEDINA, José... *Op. cit.*, T. IV, pp. 264-265.  
 En la bibliografía sanmartiniana es muy amplia la referencia a Dionisio Capaz.  
 134. MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.*, T. I, p. 107.  
 135. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 2075, del 2 de agosto de 1817.  
 GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 86, 314, 327.  
 136. *Ibidem*. p. 325.  
 137. TORATA Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, p. 375.  
 138. MENDIBURU, Manuel de... *Op. cit.*, T. VIII, p. 6.  
 139. Las referencias al Catálogo de Torres Lanzas se han obtenido directamente de la recopilación de Julio J. Elías sobre la Marina, para la Colección Documental de la Independencia del Perú.  
 140. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. IV, N° 112, fol. 73.  
 141. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.* T. I, pp. 382-383.  
 142. D. A. S. M. ... T. XI, pp. 251-252. 16 de abril de 1820.  
 La goleta *Estrella* fue construida en Guayaquil.— ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*.— T. II, p. 213. Doc. N° 110. 21 de noviembre de 1821.  
 Torrente se refiere a la goleta *Las Cinco Hermanas*, construida en Guayaquil y que a principios de 1823 llega a Chiloé y la toman en nombre del rey.— TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIV, p. 546.



# EPOCA DE LOS LIBERTADORES

## Capítulo VIII

### LOS CRUCEROS DE COCHRANE

La Expedición Libertadora responde como es obvio no sólo a una preparación ideológica que permite la madurez de la idea; es necesario advertir la preparación material en todos sus aspectos y modos: adquisición de unidades, personal, medios económicos, etc. Pues bien, en este conjunto variado del cual surge la empresa de agosto de 1820, los cruceros de Cochrane de 1819 a las costas del Perú, representan de un lado preparación material y directo examen de las posibilidades concretas, y de otro, son el anuncio cierto, inequívoco, de un esfuerzo mayor que se prepara con dirección a Lima.

Los cruceros de Cochrane crean en el Virrey y en las autoridades del tiempo la certeza de un peligro que no es noticia imputable a un hombre "sospechoso".

En el orden humano, para configurar la actitud del Almirante inglés, estos cruceros significan un aporte decisivo.

Bulnes propone unas bellas líneas para dibujar el retrato psicológico del hombre que más tarde captura la *Esmeralda*:

*"...era orgulloso; al sentimiento de su superioridad incontestable se mezclaba una profunda vanidad de noble inglés; de heredero de un sillón en el primer senado del mundo, como llamaba a la cámara de los lores, que lo hacía considerar con desden a los pequeños personajes americanos improvisados al calor de la revolución... Su gloria hería con viva luz los ojos de la envidia i su porte i maneras hacían esas cualidades provocativas para la mediocridad.*



*Estos rasgos combinados de su carácter lo hacían un subordinado difícil*"<sup>1</sup>.

Y apunta que "su codicia fué subiendo de grado en la proporción que sondeaba los tesoros del Perú"<sup>2</sup>.

En la correspondencia de los comandantes de los navíos ingleses en la América del Sur aparece una reflexión sobre el espíritu del marino británico, sus ambiciones personales y los riesgos que afrontarán los comerciantes de ese país:

*"Con respecto a Lord Cochrane ha venido a este país 'para vivir' como él mismo lo expresó al Señor W. Worthington. Ha traído con él un agente de presas y manifiesta su determinación de controlar todo directamente y distribuir él mismo los resultados de todas sus capturas, y se que ha dicho a un americano que comanda una de las naves del escuadrón, 'Ud. debe abordar la Andromache y yo la Ontario; pues seremos colgados en nuestros propios países cuando regresemos'.*

*Actuando sobre estos principios Sus Excelencias juzgarán lo que pueda esperarse del escuadrón bajo sus órdenes, o que cosa, salvo una fuerza superior, podrá proteger en este país nuestro comercio e intereses*"<sup>3</sup>.

Bulnes, antes citado, recoge del Coronel don Carlos Wood el retrato personal del Jefe de la Escuadra:

*"Sus facciones son duras i abultadas. Lleva patilla a la española; el color del cabello es castaño con tendencia a rojo; los ojos azules claros; tiene la actitud del mando"*<sup>4</sup>.

El objetivo de los próximos cruceros está centrado en el bloqueo de la costa del Virreinato, mas, en la perspectiva del conocimiento histórico puede afirmarse que el norte cardinal que se realiza está en el mensaje beligerante y proselitista. Debe alejarse de operaciones en tierra o de otra acción grave que pueda significar consecuencias difíciles<sup>5</sup>.

O'Higgins en una proclama "a los naturales del Perú" anuncia el espíritu de la tarea: *"La escuadra chilena, que tenéis a la vista de vuestros puertos, sólo es la precursora de la grande expedición que va á fijar vuestra independencia"*<sup>6</sup>.

En el orden técnico Cochrane deposita grandes esperanzas en los cohetes Congreve. El Coronel Guillermo Congreve en las luchas de los ingleses en la India perfecciona la citada arma y llega al mejor nivel. Según Bulnes *"consistian éstos en una caja de metal que, al ser lanzada en el espacio, despedía cohetes que tenían la cualidad de arder dentro del agua"*.

Zenteno con regocijo comenta que luego de contemplar con O'Higgins el ensayo de los cohetes:

*"Esta horrisona i destructora arma hará que los ejércitos de la Patria sean invencibles i que con ella tracen en su marcha el camino de su victoria. A este raro i prodijioso*

*invento deberá la táctica militar una inaudita reforma mas duradera que las innovaciones de los Turenas, Federicos, i Guibertos, i la América el cimentar sólidamente el baluarte de su libertad*"<sup>8</sup>.

Bien se sabe cómo el fracaso de los cohetes en el Callao va a significar para el Almirante uno de los momentos de verdadera desilusión y pena.

Bowles, desde Buenos Aires, el 6 de diciembre de 1819, le dice a Hardy del poco éxito del ataque de Cochrane en el Callao; señala cómo el 1º de octubre se realiza el primer "bombardeo" con los cohetes, éstos fallan<sup>9</sup>.

Es interesante la presentación del origen humano de los integrantes del crucero. De los 918 hombres que Bulnes recoge del estado semanal de la Escuadra, del 2 de enero de 1819, 147 son extranjeros<sup>10</sup>.

Los datos de orden personal deben configurarse dentro del clima siempre difícil que coordina afanosamente a los ingleses con los chilenos, adelanto del fenómeno que con la amplia gama hispanoamericana se presentará más tarde en la Expedición Libertadora.

Dos divisiones integran el crucero. La primera: fragatas *San Martín*, *O'Higgins*, y *Lautaro*; corbeta *Chacabuco*, todas bajo el mando de Cochrane. La segunda división con el *Pueyrredón* y el *Galvarino*, al mando de Blanco.

El 14 de enero de 1819, a las 7.30 de la noche, sale de Valparaíso la primera expedición rumbo a la costa peruana. Cochrane le dice a O'Higgins:

*"La escuadra va a dar la vela para ejecutar los grandes objetos que el gobierno se ha servido confiar a mi cuidado. Aseguro a usted que estoi mui penetrado del honor que se me ha hecho i de la confianza puesta en mi. Sabiendo como sé que de los esfuerzos de esta escuadra depende mas que cuanto ha dependido de otra de igual magnitud, no quedará nada por hacer. Mi opinion es que tenemos fuerza suficiente si se presenta ocasion oportuna. Con solo tender la vista por el mapa no veo dificultad que no se pueda vencer, especialmente si sopla de noche la brisa. Sin embargo, podré decidir mejor despues que haya visto el estado de las cosas que no pueden describirse bien con respecto a la posición de las fuerzas enemigas"*<sup>11</sup>.

Luego de un motín en el *Chacabuco*<sup>12</sup> y del encuentro con la escuadra inglesa al mando del Comodoro Shiref, después de obtener noticias del Callao y Lima, para el 26 de marzo se encuentra Cochrane ante la bahía del primer puerto del Virreinato y es la neblina factor adverso que advierte el Almirante para sus proyectos de ataque.

Algunas notas del "diario" de Alvarez Jonte, ilustran sobre matices de la navegación rumbo al Perú:

"17.- —de enero— *Se ha seguido rumbo al oeste y no ha ocurrido cosa de consideración. Los trabajos han continuado con actividad, y se empezó a distribuir la gente a cada cañón*"<sup>13</sup>.

Es apasionante, como un paisaje intenso con colores pálidos y variados, el proceso que vive Pezuela en su intimidad y en lo más recóndito de su espíritu frente a la amenaza que soporta el reino entregado a su custodia. Una es la imagen oficial y externa siempre afirmativa y segura; otra, el dibujo interior de un peligro que en un tiempo el Virrey advierte de verdad remoto pero que en el transcurso de las horas y de los infortunios y del aislamiento de la Metrópoli, reconoce verosímil y cercano.

Los cruceros de 1819, como se dice en esta obra, realizan plenamente la finalidad proselitista y sobre todo asumen con integridad esa tarea que quiere presentar segura, inequívoca, la amenaza de una escuadra del Sur.

\*

¿Cómo imagina y ve los cruceros el Virrey Pezuela? En octubre de 1818, entre los frecuentes anuncios negativos, menciona Pezuela el riesgo en que se halla Arica pues dice se pretende "caer" sobre ella y obtener contribuciones<sup>14</sup>. Pocos días más tarde hay noticia de cómo el bergantín *Bolero* se bate cerca de las islas de Chincha, "...con una goleta insurgente..." que luego fuga<sup>15</sup>; el 24 de octubre habla del "glorioso" combate en el cual la *Resolución* que con el *Cantón* escoltan el convoy a Pisco, capturan el bergantín de guerra "insurgente" *Maipú*<sup>16</sup>; el 28 de noviembre, con dolor, se refiere a la pérdida de la *María Isabel*, dice "...hizo variar todos mis planes, pues si se hubiera unido a nuestras fuerzas marítimas del Callao, dominaríamos este mar del Sur"<sup>17</sup>; el 2 de enero de 1819 menciona que el capitán de la *Dos Catalinas* informa del proyecto de Cochrane de aproximarse a Lima con 9,000 hombres, y que esto sería antes de dos meses<sup>18</sup>; el 7 de enero del mismo año recibe información del ataque que soporta Ilo el 5 de diciembre "...por la fuerza de dos bergantines, manteniéndose otros dos a la vista"<sup>19</sup>.

\*

Cochrane, luego de intentar algunas acciones corsarias, encara los diversos aspectos del ataque al Callao. Las defensas de tierra, y los buques en la bahía, el personal heterogéneo y poco preparado de su Escuadra, lo llevan a pensar que "...un ataque directo con la pequeña fuerza que teníamos parecía, sin embargo, una cosa que por de pronto no debía ensayarse..."<sup>20</sup>. Piensa en cambio en la captura de algunos buques al amparo



Francisco Vidal, ejemplo de la actitud peruana  
que se une a las fuerzas de la libertad desde  
la primera hora. Museo Nacional  
de Historia, Magdalena Vieja  
*(Foto: Manuel Romero.)*







El Ex. S. D. Joaquin de la Pezuela y Sanchez Montes de Ocaso  
Caballero Gran Cruz de la R. Orden Americana de N. S. J. de N. S. J.  
y de la Real  
Exercitos y milicias de S. F.  
Superintendente  
Real Audiencia

AR

Joaquín de la Pezuela, Virrey del Perú, 1816-1821.  
Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja.  
(Foto: Manuel Romero).





de las fiestas del carnaval que sin duda representan un ablandamiento de las defensas de la plaza. Del mismo modo, como una estratagema considera oportuno disimular la presencia de sus naves con bandera y otras notas que puedan confundirlas con buques norteamericanos.

El Virrey Pezuela, el día 26 de febrero manifiesta que a tres leguas del Morro Solar se advierten cinco fragatas y un bergantín "...que por sus maniobras parecían sospechosos..." y envía al "...Comandante de los Chorrillos..." 50 cazadores y 50 dragones de refuerzo<sup>21</sup>.

Al día siguiente, el 27, confirmase la presencia de los buques enemigos.

El 28 de febrero es el día central del combate con las fuerzas de Cochrane, y no el 29 como aparece en algún testimonio.

Expresa el Virrey que el citado 28:

*"Fuí a revisar las fuerzas útiles y buques de guerra surtos en el puerto del Callao... La mañana estaba oscura y apenas se veían las maniobras desde la Corbeta Sebastiana en que me embarqué, por lo que me transbordé al bergantín "Maypú" que dió la vela pasando por frente de todos los buques mayores y menores... Esta operación duró desde las siete hasta las doce de la mañana, en que se retiraron las fuerzas sutiles a su línea, y yo pasé a revistar a los buques mayores de guerra que encontré en bastante buena disposición, especialmente el bergantín "Pezuela" y la corbeta "Sebastiana"*"<sup>22</sup>.

Bulnes recuerda cómo en este día 28 durante la mañana se encuentran, inmediatos, de manera inadvertida y fortuita el Virrey Pezuela y el Almirante Cochrane, y cómo la prudencia de Francisco Sevilla, Comandante del *Maipú*, que con el Virrey embarcado en su nave no desea efectuar ningún reconocimiento, impide lo que sin duda habría sido curioso e imprevisible encuentro.

Las fuerzas del Rey en el Callao el día 28 de febrero, según Pezuela, son las siguientes: fragata *Esmeralda*, 40 cañones; fragata *Venganza*, 40 cañones; corbeta *Sebastiana*, 30 cañones; corbeta mercante *Cleopatra*, 32 cañones; bergantín *Pezuela*, 20 cañones; bergantín *Maipú*, 16 cañones; pailebot *Aranzazu*, 1 cañón de a 18; 6 lanchas cañoneras del Rey, 20 lanchas de particulares. Además menciona el Virrey: "*La artillería de la plaza y castillos que tuvieron objetivos al frente*"<sup>23</sup>.

Al hablar de las "*fuerzas de los enemigos*" además de los conocidos *San Martín*, *Lautaro*, habla de la *María Isabel*, no menciona el nuevo nombre: *O'Higgins*, la corbeta *Chacabuco*; cita a dos bergantines, tal vez por error, pues la división de Blanco

es sólo más tarde, en Huacho, donde se une a las fuerzas de Cochrane<sup>24</sup>.

Volvamos a la versión de Alvarez Jonte:

*"Siguiendo la dirección al Callao de repente hubo una clara y nos encontramos en frente y a la vista de los castillos y los buques de guerra. Entonces volvió a virarse sobre la isla para concertar algún plan con los demás buques. El San Martín y el Lautaro fueron ordenados acercarse y seguir las aguas de la O'Higgins. Por las noticias recibidas pudo aún calcularse que podría haber lugar a alguna sorpresa. Se viró sobre el Callao; el Lautaro se puso a sotavento de la fragata y muy cerca, el San Martín quedó muy atrás y la Chacabuco estaba fuera de vista. Se izó bandera americana y se hizo la proa hacia la Venganza. En ese momento que eran las cuatro de la tarde rompió el fuego la Esmeralda y siguió toda su línea. Esta estaba en forma de media luna cubriendo los buques españoles mercantes. Parte de éstos formaban la segunda línea armada y el resto de buques estaban apiñados a retaguardia sobre el surgidero. Sobre veinte y tantas cañoneras rompieron igualmente los fuegos y en seguida lo hicieron los tres castillos y torreones. El viento empezó a calmar, el Lautaro recibió algunos cañonazos que hirieron al capitán, mataron a un marinero e hirieron a un soldado. Entonces se fijó el estandarte de Chile, el Lautaro descargando una andanada fue necesario que se retirase porque su posición más incomodaba a la O'Higgins que la ayudaba, y ésta quedó sola en la palestra. Se advirtió desde luego que el enemigo estaba perfectamente preparado y faltando una de las bases del plan concebido fue preciso convertir aquella situación en un ensayo para probar quienes eran nuestros enemigos, quienes eran nuestros marinos y guerreros; seguros que en cualquier caso la retirada era franca y fácil"*<sup>25</sup>.

El 1° de marzo de 1819 queda establecido el bloqueo y ya hay algunos síntomas de posible falta de víveres.

Es interesante el desembarco en San Lorenzo:

*"A las 5 de la mañana salieron dos lanchones con el capitán y ciento treinta hombres sobre la Isla. En el momento que éstos se acercaron los soldados empezaron a huir por los cerros. Nuestra gente desembarcó y fueron recibidos con los brazos abiertos por 25 y tantos prisioneros de Chile y Buenos Aires que estaban condenados a trabajar con grillete en la cortadura de piedra. Había en los ranchos dos mujeres que decían pertenecer a dos pescadores. Estos fueron respetados. Los soldados fueron perseguidos y tomados en el número de ocho. La asta de la bandera fué destruída.*

*No se encontraron en la Isla más viveres que algunas gallinas y un poco de pescado*"<sup>26</sup>.

Bulnes comenta cómo en Lima se habría acordado "...el uso de la bala roja contra la escuadra chilena..." y cómo el Arzobispo Las Heras habría anotado dudas sobre la legitimidad del medio"<sup>27</sup>.

Alvarez Jonte la menciona en uso.

Es largo el diálogo sobre el tema de los prisioneros, y el 26 de marzo sale el crucero para Huacho, donde se reúne con la segunda división de Blanco.

*"No ocurrió cosa particular. Se siguió descargando la goleta de donde se tomaron algunos más barriles de harina, cordaje y cerveza. Llegó un bote con un patriota desde Huacho con correspondencia de Lima, remitida por los enviados que llevó la Chacabuco. A la noche se determinó salir para Huacho a hacer agua y provisiones, no habiendo ya en toda la Escuadra sino agua para dos días. Los enviados sirvieron para tomar esta medida según sus buenos informes"*<sup>28</sup>.

Para los peruanos la llegada a Huacho tiene una especial significación. Es el contacto con el bravo muchacho que más tarde es el Presidente de la República, don Francisco de Vidal, quien se une con arrojo e ilusión a las fuerzas independientes de Cochrane.

Es legítimo aquí enaltecer la acción de los pueblos del Norte de Lima, desde Chancay hasta Santa y más tarde desde Trujillo a Paita, que con entusiasmo fervoroso, con riesgos y con sacrificio se unen a la causa de la patria, ofrecen enlace furtivo, aportan información valiosa, presentan ayuda de diverso tipo y siempre muestran su entusiasmo contagioso por la causa de la Independencia. Más tarde, la conocida misión de García y de Paredes confirma este valor prócer de los pueblos de la costa de Lima y Ancash.

Antes ya lo dice Alvarez Jonte:

*"Por la mañana se allegó un bote de Huacho a reconocer los buques juzgándolos el convoy a Guayaquil. Los individuos del bote que eran amigos nos sirvieron de guías para andar en la bahía de Huacho para hacer la aguada. Se hizo una proclama a todos los habitantes y a la tarde se empezaron a remitir las pipas a la ribera para hacer la aguada. Los habitantes que se habían reunido en la costa recibieron a sus huéspedes con asombro y cordialidad"*<sup>29</sup>.

El 13 de abril está en Paita, apresa al *Sacramento* —anuncio del pailebot *Peruano* de 1821— que luego naufraga en Supe.

*"A las 5 de la tarde llegamos a la boca de la bahía, —Paita— se empezaron a divisar varios buques que después de haber entrado se tuvo el desconsuelo de ver que*

*seis fragatas eran balleneras y sólo un paquebote había español. Se ancló ya al oscurecer. A prima noche se mandaron dos lanchones a reconocer y traer el paquebote. La batería de tierra empezó a hacer fuego y se dejó por estar ininteligible y no obedecer el oficial la orden que llevaba. Se determinó entrar al pueblo y tomar la batería a la madrugada del día siguiente*<sup>30</sup>.

El 1° de marzo sale la Chacabuco para que desembarquen García y Paredes "...con cartas y papeles"<sup>31</sup>.

Alvarez Jonte consigna el día 3, lo siguiente: "en la noche anterior se pasaron algunos ingleses, tirándose a nado"<sup>32</sup>.

Es simpática la referencia a la visita del Capitán del Indian Oack, el día 5:

*"Su visita fue intempestiva. De contado que había almorzado en Lima, comido a bordo de la Esmeralda y venido a tomar té en la O'Higgins. El no tenía amistad con nadie en la fragata y de contado fue tratado con civilidad pero con reserva. Trajo algunas gacetas de Lima conteniendo los partes al Comandante de la Marina y del Gobernador del Callao al Virrey sobre el ataque anterior, lleno de mil falsedades y fanfarronadas. Se le conoció su empeño de descubrir noticias y de llevar algunas ganancias y no se le dió gusto. También trató de tentar algunas modificaciones en el decreto del bloqueo, y no hubo cabida. El vino por lana y salió trasquilado, porque cantó lo que sabía como patriota, no adquirió nada como godo y se chasqueó como judío"*<sup>33</sup>.

Relatos muy útiles ofrece Alvarez Jonte sobre víveres, accidentes, etc.:

*"28.- —de mayo— En todo el día se consiguió volver a estar en frente de San Lorenzo. Calculando el estado del buque e informe del capitán sobre viveres se determino mandar a reconocer el Callao a la goleta. A las cinco de la tarde nos separamos de ésta, dirigiendo el rumbo al S. O. con destino a Valparaíso, y dando órdenes a la goleta para que después de reconocer el Callao, pasase a barlovento sobre Chorrillos con el objeto de recibir alguna correspondencia y después de cruzar o esperar dos días seguir rumbo a Valparaíso"*<sup>34</sup>.

\*

El 12 de setiembre del mismo año de 1819 se inicia el conocido en la historia como "segundo crucero" de Cochrane. Bulnes, siempre tan interesante y nutrido de información en estos temas, analiza los objetivos del nuevo empeño. Sostener un bloqueo, mas no intentar desembarco, pues se pretende fortalecer la opinión de los peruanos con la presencia de la Escuadra Liber-

tadora. Siempre el objetivo central es el Callao y la espera de una posible expedición con refuerzos de España.

El 27 de setiembre se hallan en San Lorenzo los siguientes buques: la *O'Higgins*, el *San Martín*, la *Lautaro*, la *Victoria*, la *Jerezana*, la *Independencia*, el *Galvarino*, el *Araucano*. Se aguarda que la *Victoria* y la *Jerezana* puedan servir como brulotes.

Es simpática, audaz, y reflejo de su insobornable conciencia de superioridad la carta de Cochrane al Virrey. Le dice a Pezuela que su honor como caballero y general no sufrirá menoscabo; que deben ahorrarse sufrimientos a los particulares, que está dispuesto a una lucha en igualdad de condiciones y anuncia la fuerza destructiva de "los cohetes incendiarios". Pezuela el 29 de setiembre contesta que la responsabilidad se halla en el "...autor de la criminal agresión"<sup>35</sup>.

Torrente comenta con ironía el ánimo de Cochrane de enfrentarse con las fuerzas del Virrey. "...dió al almirante Cochrane una muestra de su ridícula presunción, desafiando al Virrey á medir las fuerzas de la marina española con las suyas con igualdad de buques i de tripulación"<sup>36</sup>.

En la noche del 1º de octubre se inicia el ataque, mas fracasan los cohetes lo que ocasiona gran desconcierto en el Almirante. "...comprendió con humillación la parte ridícula de aquel aparato teatral i el desencanto que debía producir en el Gobierno de Chile"<sup>37</sup>.

*"Envió en seguida un cohete á la Congreve, figurándose aterrado por este medio á los valientes realistas; pero ambos recursos fueron desechados con el mas alto desprecio, excitando la befa i escarnio de los que creían hallar en un noble inglés de aventajada instrucción i brillante carrera, menos extravagancia en sus ideas, i mas pulso i solidez en sus operaciones políticas"*<sup>38</sup>.

Pezuela, como es habitual, ofrece un puntual relato de los sucesos del 1º de octubre:

*"A los diez minutos de canoneo, se vió incendiar una balsa grande que con la obscuridad habían aproximado a la cadena y que abandonaron al vivo fuego de nuestros buques, despidiendo algunos cohetes con varia e irregular dirección... Al poco tiempo, empezaron a tirar granadas a los buques de guerra, desde una de las planchas... Por nuestra parte, no hubo la menor novedad y se ignora si los insurgentes tubieron desgracias de muertos y averías en algunos de los buques que se aproximaron a nuestra línea"*<sup>39</sup>.

Vidal nos deja un bello testimonio:

*"...fuimos pues los que dimos dirección al buque (brulote); no pudo el piloto Lozán arribar a la cadena que guarnecía*

Del Public Record Office, texto fotográfico  
en el Archivo Naval del Perú, Callao.

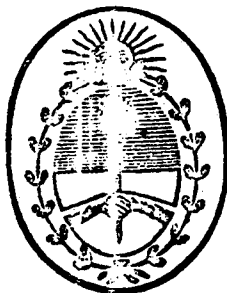
Duplicate  
The ...  
Serial 245.

NUM. 151.

# GACETA

DE

**BUENOS**



**AYRES**



DEL MIERCOLES 15 DE DICIEMBRE DE 1819.

## CAMPANA CONTRA LOS DISIDENTES.

Van en aumento las probabilidades de que se pondrá un breve término á esta ominosa lucha. S. F. el Supremo Director estaba hace días á la gurupa sobre el Arroyo del Medio que divide los territorios de Santa Fe y de esta provincia. Los anarquistas habian dividido por mitad sus reuniones: 600 hombres ocupaban el Rosario y los otros 600 estaban de observacion en la Herradura jurisdiccion de Córdoba. Del Arroyo del Medio al Rosario hay doce leguas, y S. F. despues de haber experimentado el entusiasmo de sus tropas, meditaba moverse rápidamente sobre los disidentes, que se supone abandonen su posicion.—¿Por que pelean los anarquistas? ¿Quienes son ellos? ¿Cuáles sus cualidades y sus medios de establecer un sistema cualquiera regular?—So les atribuye la pretension de establecer la federacion—¿y hay alguno entre sus gefes que sepa ni siquiera pronunciar correctamente aquella voz? Hasta ahora no hemos oido explicar ra-

zonalmente á los pretendidos federalistas cuales son los alcances de su sistema. Hubo tiempo que en Buenos Ayres se asomó el deseo de reducirse á sola su provincia, aun excluyendo á Santa Fe, que es pueblo de su dependencia provincial, y á nadie asentó peor la proposicion que á los partidarios de tal régimen. Los federalistas quieren no solo que Buenos Ayres no sea la capital, sino que como perteneciente á todos los pueblos divida con ellos el armamento, los derechos de aduana y demas rentas generales: en una palabra, que se establezca una igualdad fisica entre Buenos Ayres y las demas provincias, corrigiendo los consejos de la naturaleza, que nos ha dado un puerto, y unos campos, un clima y otras circunstancias que lo han hecho fisicamente superior á otros pueblos, y á la que por las leyes inmutables del órden del universo esta afecta cierta importancia moral de un cierto rango. Los federalistas quieren en grande, lo que los demócratas jaco-



binos en pequeño. El perezoso quiere tener iguales riquezas que el hombre industrioso, el que no sabe leer optar á los mismos empleos que los que se han formado estudiando, el vicioso disfrutar el mismo aprecio que los hombres honrados, y hasta el de cierta estatura, que no se eleve mas sobre la tierra el que la tiene mayor—una perfecta igualdad. Si no es de esta clase de sistema lo que entienden por federacion, entre nosotros, los que son sus partidarios, que se sirvan explicarnos sus conceptos.—Nosotros no negamos que la federacion absolutamente considerada sea buena; pero los que sostienen que relativamente á nuestras provincias es adoptable, y sin inconvenientes, deben manifestarnos los elementos con que cuentan para la realizacion de su proyecto. Despues de discutirse el punto en grande descendéremos á examinar el tiempo de su execucion, y preguntaremos si es oportuno el de guerra, y de una guerra tal como en la que estamos. ¿Quando una provincia federada, por ejemplo aquella, á cuya cabeza está Artigas rehusa concurrir al cumplimiento de los pactos establecidos, qual será el medio de reducirlo á su deber. Es bien notorio que él no se aviene con que la provincia federada del Entre Rios, de Corrientes &c. se substraigan á su dependencia soberano despótica: él confía en que su gente ha de ir á su voz á donde él la mande: que se haria en este caso?—Se reunirán todas las provincias para someterle á la obediencia, iremos á pelear — ¿contra quienes? ¿Contra nuestros hermanos? Entonces nada hemos adelantado con la federacion que se supone medio de evitar el que se derame sangre de hermanos con hermanos. Concluyamos: el establecimiento del orden no dejará jamas de tener obstáculos: el Soberano Congreso compuesto de los representantes de todos los pueblos que han querido asistir, no habiéndose exceptuado uno solo de la convocacion, nos ha dado una ley constitucional, cuya observancia hemos jurado: muramos si es preciso cumpliendo tan sagrado deber, y al exalar nuestro ultimo aliento, elevaremos los ojos tranquilos al cielo para darle gracias

porque nos hacia concluir nuestra carrera con dolores si; pero no con remordimientos.

*Gaceta ministerial extraordinaria de Santiago de Chile del viernes 12 de Noviembre de 1819.*

El Supremo Gobierno acaba de recibir las noticias siguientes de la escuadra; y se apresura á comunicarlal público para tranquilizar los ánimos, é impedir que los malévolos atribuyesen su silencio á los deseos de ocultar un contraste, que no hemos sufrido.

*Fragata Almirante la O'Higgins, en la bahia del Callao á 2 de Octubre de 1819.*

Sr.—Habiendo anclado la escuadra en el lugar que parecia mejor calculado para dirigir las operaciones meditadas, procedí inmediatamente á preparar tres balsas con el objeto de arrojar los cohetes y bombas bajo la superintendencia del coronel Charles, mayor Miller y capitán Hind, quedando de este modo los botes de la escuadra mas libres para obrar conforme lo requiriese la ocasion.

Siendo necesario algun tiempo para estos y otros preparativos, se hicieron varias demostraciones de ataques y alarmas para fatigar al enemigo, los que uniformemente ocasionaron mucho cañoneo de sus baterias y buques. En estos falsos ataques se tiraron algunos cohetes, que desgraciadamente no han correspondido á mis esperanzas: atribuyendo, sin embargo, este defecto á los tubos de donde se despedian, fue preciso mudar en parte la obra de las balsas, y todo quedó pronto la tarde del 1.º de Octubre.

Al entrar la noche, los bergantines de guerra llevaron á remolque las balsas; y poco despues se principió á arrojar cohetes y bombas. Mas tuvimos el sentimiento de ver que de cada seis cohetes apenas llegaba uno á su debido alcance, reventando algunos en los cilindros, cayendo otros al agua, y girando otros en el aire tomaban una direccion enteramen-

te contraria de la que se les quería dar.

Durante este tiempo, el furioso cañoneo dirigido á las balsas y al Galvarino, Araucano y Pueyrredon, incendió una porcion de cohetes que reventaron en la balsa del capitán Hind; y la gente que habia en ella sufrió bastante por este motivo, privando aquel accidente al servicio de los utiles esfuerzos del experto y valiente oficial Hind, que está imposibilitado de continuar trabajando por ahora.

El teniente coronel Charles, que manda la artilleria y tropa de marina, tenia á su cargo todo el departamento de los cohetes, y obró con aquella habilidad, energia y zelo que le caracterizan. — El mayor Miller mandaba la bateria de morteros, y arrojó las bombas con mucho tino dentro del fuerte del N. E. que flanquea y protege la linea de los buques de guerra enemigos, causando considerable daño.

El haber faltado los cohetes me impidió maniobrar con el resto de la escuadra para aumentar la confusion del enemigo, segun me habia propuesto.

Tengo el sentimiento de haber perdido en esta ocasion un jóven activo, y valiente, el primer teniente del Galvarino D. Tomas Bailie, que fue muerto en la balsa al costado de aquel buque.

Tengo la honra de asegurar á V. S. que soy con la mas alta consideracion su atento seguro servidor.—*Cochrane*.—Sr. ministro de marina del Estado de Chile, coronel D. José Ignacio Zenteno.

*Fragata Almirante la O'Higgins, en el Callao á 3 de Octubre de 1819.*

Sr.—No queriendo atribuir todavía el mal resultado de los cohetes á algun defecto irremediable, ó á otra causa que la mencionada, se están preparando bastidores semejantes á los que se usaron en la primera introduccion de los cohetes en Inglaterra; y mediante los esfuerzos de los capitanes Foster, Guise y Wilkinson, espero que estarán prontos para mañana por la tarde. Los brulotes de explosion están tambien muy adelan-

tados, bajo la inmediata direccion del teniente Cobett, primero de esta fragata, y el teniente Murgell, del Galvarino; dos oficiales intrépidos, que se han ofrecido voluntariamente á este servicio.

Continuamos molestando al enemigo, quien ha hecho señal de pagar las tripulaciones, probablemente para estimularlas á esforzarse.

Tengo la honra de asegurar á V. S. que soy con la mayor consideracion su atento seguro servidor.—*Cochrane*.—Sr. ministro de marina del Estado de Chile, coronel D. José Ignacio Zenteno.

*Fragata Almirante la O'Higgins, bahia del Callao á 6 de Octubre de 1819.*

Sr.—En la noche del 3 se desentregaron las velas de los buques de guerra enemigos, sin duda con la intencion de engañarnos, pues luego que obscureció el 4 volvieron á envergar. Mas estando nuestros botes sobre la orilla oriental, se alarmaron los enemigos; y desistieron de su intento, que probablemente era escaparse. Todo indicaba sus deseos de fugar, si los cohetes ponian en peligro su seguridad, ó si incendiaban los buques mercantes que están reunidos á barlovento de su linea de defensa, formada de la Venganza, Esmeralda, Sebastiana, Resolucion, Cleopatra, Trugillana, Pezuela y Maipo. La Resolucion y la Cleopatra, como tambien los castillos, nos han tirado continuamente con bala roja, siguiendo el consejo del arzobispo de Lima.

Estando completos los nuevos preparativos ayer por la tarde, ordené que los bergantines de guerra condujesen á su posicion las balsas de los cohetes y morteros, y que el brulote de explosion, mandado por el teniente Murgell, procediese á su destino luego que empezasen á dispararse los cohetes, á cuyo tiempo se dirigió en linea la escuadra hácia la orilla occidental con la mira de impedir el escape del enemigo.

Apenas habian avanzado los bergantines hasta ponerse á tiro de las baterias y buques enemigos, cuando comenzaron sobre nosotros un fuego

muy vivo; que se aumentó infinito luego que se aproximó el brulote Victoria. Estando ya este dentro del alcance á metralla de las baterías, y cerca de la cadena que circunvala los buques enemigos, y entrándole el agua á torrentes por la bodega, encendió el teniente Murgell un lanza fuego quebrado por estar todas las guías despedazadas por las balas; y á los diez minutos se verificó la explosión, que habria aniquilado la fuerza naval del Callao si hubiese habido mas viento para que pasase el brulote con velocidad por las baterías.

Aguardando el éxito del brulote Victoria, habia retenido la Gerezana; pero faltando el poco viento, y quedándonos en calma, creí infructuoso hacer nueva tentativa; confirmando en mi opinión el ver que los cohetes no tuvieron mejor éxito esta noche que en la del primer día.—La causa de esto me es ya demasiado palpable: aquellos que revientan, faltan en razon de la mala ó apurada obra en la soldadura de los tubos ó cilindros, y los otros, por que se rompe la cola, que desgraciadamente se les ha hecho de una madera nudosa y quebradiza.

Me es forzoso manifestar á V. S. mi pesar por estas desgraciadas circunstancias, agravadas por las calmas que revnan constantemente en el Callao.—He determinado obrar de otro modo, que espero producirá mas ventaja,

Los capitanes Spry y Crosbie, y el teniente Prunier, comandante de los bergantines Galvarino, Araucano y Pueyrredon, se han portado del

modo mas gallardo. Las averías que recibieron estos buques en los palos fueron de poca consideracion, y ya están reparadas.

El teniente Murgell, y dos marineros que le acompañaron en la Victoria, merecen por su valor un premio. El zelo y la cooperacion del Almirante Blanco son dignos de todo elogio.—Los capitanes, oficiales, marinería, artillería y tropa de marina se han portado todos con la mayor distincion.

Tengo la honra de asegurar á V. S. que soy con la mas alta consideracion su atento seguro servidor.—*Cochrane.*—Señor ministro de marina del Estado de Chile, coronel D. José Ignacio Zenteno.

#### EXPEDICION ESPAÑOLA.

Con referencia á un buque procedente de Gibraltar de donde salió el 22 de setiembre llegado á Montevideo, se nos habia informado, que la expedicion estaba disuelta: no es así; antes sabemos que se activa como nunca, ó como siempre; por que hace tres años que se activa como nunca. Sin embargo la fiebre amarilla hacia destrozos especialmente en la marinería, y hasta los víveres estaban contagiados.—El tratado de las Floridas no habia sido ratificado despues de espirar el plazo determinado para este acto. La España ha ofrecido mandar un ministro extraordinario á Nort América para hacer y pedir ciertas explicaciones, esto es, ¿esto podrá satisfacer á los Estados Unidos?

*Relacion de los buques de alta mar que han entrado en este puerto desde el día 6 del presente hasta el de la fecha.*

DÍA 10.

Zumaca portuguesa *S. José el americano*, procedente de Montevideo de donde salió el 9 del corriente al mando de su capitán D. Salvador Moreyra con cargamento aceite y caño, á la consignacion de D. Felipe Arana.

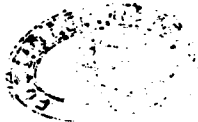
*Salidas del mismo en dicho periodo.*

DÍA 13.

Goleta nacional *Dranot* su capitán D. José Luis Benancio, despachada para Maldonado por su consignatario D. Ilario Abalos, con cargamento 58 anegas de maiz, 9 anegas de porotos, 4 barricas con quesos de Penco, 1 fardo de jergas pampas, 3 fardos de alfombras.

Capitanía de puerto de Buenos Ayres diciembre 13 de 1819.—*Ansoátegui.*

IMPRESA DE ALVAREZ.



*a los buques españoles a causa de haber sido desarbolada la fragata por los fuegos del Castillo antes de arribar a este punto. El bravo comandante Spry del bergantín Galvarino, fue al que se le ordenó protegiese este movimiento para favorecernos y como nosotros dejásemos los lanzafuegos ardiendo en el buque, luego que el bergantín nos tomó a su bordo, viró de vuelta afuera. Fue entonces cuando recibió dos balas rojas que lo incendiaron, causando la muerte del primer teniente y de algunos marineros. Debido al temerario arrojo del comandante de dicho buque se consiguió salvarlo”<sup>40</sup>.*

En la nota correspondiente al 5 de octubre habla el Virrey de “...un hombre tan infame como Cochrane...”<sup>41</sup>.

En la misma fecha se reitera el ataque, mas, los cohetes y los brulotes no tienen éxito y una vez más siente Cochrane el “desencanto”.

No obstante, el fracaso estrictamente técnico y guerrero de las acciones del 1º y del 5 de octubre, éstas, que renuevan las que se viven en el mes de febrero, sirven para confirmar en los patriotas peruanos la evidencia de las fuerzas que se preparan en el Sur, y sirven, de otro lado, para reiterar en los españoles la inequívoca imagen de un riesgo que ya no se halla en provincias distantes de las fronteras virreinales sino en el mismo corazón del territorio.

Cochrane continúa en sus movimientos y en sus valerosos empeños. Navega al Sur en busca de buques españoles, usa diversos ardides, llega a Pisco, y desde el Callao el 11 de noviembre se dirige al Director O’Higgins y manifiesta la angustia que vive al tratar de conjugar en su acción las limitaciones de las normas a las cuales debe someterse y el golpe de audacia que en su intimidad quiere precipitar.

*“...con el propósito de secundar las miras de V. E. en favor de Chile i de la independencia de Sud-América en jeneral, he asumido sobre mí una responsabilidad que no solo ha dañado mi salud en razon de la ansiedad en que contemplo el juicio de los que me han sometido a instrucciones tan limitadas, si no porque esa responsabilidad es de tal naturaleza que jamas volveré a echarla sobre mí, pues que ni es necesario al provecho del Estado ni me corresponde a mí como jefe el exceder ni ménos violar mis instrucciones ni aun en obsequio de un manifiesto bien público. Estoy completamente disgustado. Miro con zozobra el porvenir no solo porque creo que se necesita una esperiencia probada de la guerra marítima para dirigir con éxito una campaña naval, o mista, marítima i de tierra, sino porque creo que conocimientos de esa naturaleza solo se adquieren en una larga i costosa práctica”<sup>42</sup>.*



Lord Cochrane. Litografía de Desmadryl.  
Este testimonio se recoge de Gabriel Guarda  
O.S.B., La toma de Valdivia,  
Santiago de Chile, 1970.

Para el 7 de noviembre está en Pisco, donde observa las defensas del "fuerte". Y Vidal aporta una nueva expresión de bravura:

*"...los enemigos parapetados en los templos de Pisco y todas las casas, vomitaban la muerte a porfía sobre los independientes; y a pesar de encontrarnos con un tercio menos de la tropa entre muertos y heridos, los vencimos"*<sup>43</sup>.

El Almirante luego de incursionar por el Norte rumbo a Santa, Paíta y Guayaquil, promediado diciembre, toma rumbo al Sur<sup>44</sup>.

Se apunta de manera reiterada cómo el efecto de penetración intelectual y política es eventualmente una de las notas representativas de los cruceros de Cochrane. Dentro de este planteamiento el acto literario organizado en la Universidad de San Marcos a los ilustres militares que defienden la plaza y puerto del Callao en las invasiones de la escuadra insurgente de Chile, *"es un reflejo del largo efecto de los cruceros y de como preocupa en el ambiente virreynal en enaltecimiento de los hombres que luchan contra la escuadra separatista"*. Los discursos de Félix Devoti y Manuel Villarán, en la mencionada circunstancia, enaltecen el valor de la acción y su trascendencia para la vida del Virreinato<sup>45</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. BULNES, Gonzalo... *Historia de la Expedición Libertadora del Perú*, T. I, cap. VII, p. 243.
2. *Ibidem*, p. 244.
3. Public Record Office. A. D. M. 1/24. Londres.
4. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. VII, p. 246.
5. *Ibidem*, pp. 248-249.
6. D. A. S. M. ... T. XI, p. 246.
7. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. VIII, p. 287.
8. *Ibidem*, pp. 289-290.
9. Public Record Office, A.D.M. 1/25. Londres.
10. *Ibidem*, cap. VII, p. 248.  
Rodríguez Ballesteros presenta un cuadro que en el número de personal extranjero embarcado difiere del dato de Bulnes, pues éste menciona 147 y aquél 264, sobre un total de 918 hombres en el testimonio de Bulnes, y 1,130 en el de Rodríguez Ballesteros. Los datos del cuadro son los siguientes:  
Entre la *O'Higgins, San Martín, Lautaro, Chacabuco*: 31 oficiales; 264 marinos extranjeros; 421 chilenos; 107 grumetes; 118 artilleros de mar; 195 soldados de Infantería; total 1,130 hombres. 168 cañones.  
Rodríguez Ballesteros encomia la labor de Cochrane cuando se encarga de la Escuadra y recuerda el desorden y la insubordinación existentes. Roberto Forster "...uno de los oficiales que había traído de Inglaterra, y que era singularmente perito en el mecanismo del servicio de mar", recibe el nombramiento de Capitán de Escuadra en todo lo que tiene que hacer con viveres, vestuario, pertrechos. Lo militar lo reserva Cochrane.— RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. I, cap. IV, p. 111, cap. III, pp. 78-79.
11. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. VII, p. 252.
12. COCHRANE, Tomás... *Servicios Navales*, cap. I, p. 5.
13. ALVAREZ JONTE, Antonio... *Diario general de los acontecimientos más notables de la Escuadra Nacional de Chile*.— En la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. 2º, p. 434. Recopilación y prólogo de Félix Denegri Luna.
14. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*, p. 363.
15. *Ibidem*, p. 369.
16. *Ibidem*, p. 372.
17. *Ibidem*, p. 384.
18. *Ibidem*, p. 392.
19. *Ibidem*, p. 393.  
Hay, igualmente, menciones interesantes en *Ibidem*, pp. 222, 363, 410.
20. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. I, p. 6.
21. PEZUELA, Joaquín, de la... *Op. cit.*, p. 410.
22. *Ibidem*, pp. 410-411.
23. *Ibidem*, p. 412.
24. *Loc. cit.*
25. ALVAREZ JONTE, Antonio... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. 2º, p. 442-443.
26. *Ibidem*, pp. 443-444.
27. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. VII, p. 263.



## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

28. ALVAREZ JONTE, Antonio... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. 2º, p. 450.
  29. *Loc. cit.*
  30. *Ibidem*, pp. 453-454.
  31. *Ibidem*, p. 443.
  32. *Ibidem*, p. 444.
  33. *Ibidem*, p. 445.
  34. *Ibidem*, p. 459.
  35. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. VIII, pp. 308-309.
  36. TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. II, cap. XXVIII, p. 499.
  37. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. VIII, p. 310.
  38. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXVIII, p. 499.
  39. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 535.
  40. ROSAS CUADROS, Emilio... *El Prócer Francisco de Vidal y su contribución a la Emancipación del Perú*, Primera Parte, cap. III, p. 38.
  41. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 539.
  42. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. VIII, pp. 315-316.
  43. ROSAS CUADROS, Emilio... *Op. cit.*, Primera parte, cap. III, p. 39.
  44. La posterior captura de Valdivia de la cual Gabriel Guarda O. S.B. ha preparado un bello estudio, no sólo fortalece el ánimo beligerante de Lord Cochrane sino que acrecienta su espíritu dominador.
  45. DISCURSOS / Pronunciados en la Real / Universidad de San Marcos / En Ocasión / del Acto Literario / Dedicado por ésta / A los Ilustres Militares / que defendieron / La plaza y puerto del Callao / En las Invasiones / de la / Esquadra Insurgente de Chile.— En la Imprenta de Ruiz. Año de 1819.
- PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Primer período, cap. I, pp. 36-58. Estudia las incidencias de los cruceros y considera también los conflictos humanos que se viven en ellos.
- MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín*, T. II, cap. XXII, pp. 161-171, subraya la seguridad del Almirante.
- OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. II, cap. XXIV, p. 693.
- VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*.— T. VI, cap. III, p. 73, manifiesta: "Si vamos a juzgar de ambos cruceros por sus resultados, hay que reconocer que ni uno ni otro dieron el apetecido fruto, fuera de haber reducido a la inacción a la escuadra española. Pero esto más que a las maniobras del Almirante se debía a la falta de un Jefe de Escuadra, animoso, inteligente y decidido". En esta reflexión como en apreciaciones de diversos autores sobre los cruceros de Cochrane no se insiste en el valor proselitista, tal vez el más importante de dichas acciones. También se anota cómo estos cruceros aumentan en el Almirante su ánimo combativo y su afán de dominio. Por fin, la presencia valerosa de Vidal y Reyes, aporte peruano —entre otros— a estos cruceros, confirma el impar significado de estos empeños al mando de Cochrane que muestran tangible la verdad de la Independencia. Es valioso el comentario del Comodoro británico Hardy a Croker, del Almirantazgo, sobre la actitud de Cochrane: "Lord Cochrane ha cometido algunas depreciaciones en la Costa, y dañando en mucho la causa Patriota".— Public Record Office A.D.M. 1/25. Londres. Carta fechada en Buenos Aires, 12 de abril de 1820.
- El Archivo del fiscal Eyzaguirre, que publica Jaime Eyzaguirre encierra entre otros muchos testimonios valiosos, referencias al ambiente del Callao y Lima en los días de los cruceros de Cochrane.— Archivo de la familia Eyzaguirre. 1747-1854. Recopilación y notas de Jaime Eyzaguirre.

## Capítulo IX

### LA EXPEDICION LIBERTADORA

Si se vive en la historia simplemente la imagen de los hechos extraordinarios y la vida externa entre lo militar y lo político, es la Expedición Libertadora que sale de Valparaíso el 20 de agosto de 1820, un acontecimiento no sólo singular, sino el asunto dominante, principalísimo, del fenómeno de la Independencia. Mas, esta imagen no sería la exacta. El fenómeno de la Expedición Libertadora es sin duda alguna el fundamento para el estudio de las campañas militares y de la acción beligerante contra los españoles, no obstante, de ningún modo se le puede entender como el creador de la Independencia en el Perú. Es sí capítulo esencial de nuestra lucha separatista y punto básico de la guerra, y hay que entenderla y comprenderla dentro del cuadro general de madurez de los espíritus, de la disposición de ánimo, de todo lo cual es testimonio la fuerza encabezada por San Martín.

Desde otro prisma debe verse la Expedición Libertadora en el contorno de la geografía, de la economía, de la política hispanoamericana de la época. El pensamiento de San Martín para hacer la guerra en Chile y llegar a Lima por el mar, el esfuerzo en Mendoza para crear el ejército, el valeroso y técnicamente meritisimo paso de los Andes, las acciones en Chile para dominar a los españoles; el empeño de O'Higgins y el Gobierno chileno para organizar la "expedición" al Perú, la historia bellísima incierta y preñada de múltiples congojas e ilusiones de la compra de buques para armar la escuadra independiente, la incorporación de hombres de otras latitudes para formar el "equi-

po" contra el Virrey del Perú, la llegada de figuras de la categoría de Cochrane o de Guise, las dificultades entre hombres como San Martín y su Gobierno de Buenos Aires, la lucha entre quienes encaran una visión ancha, total de la Independencia y quienes la contemplan sólo limitada a su propio terruño o a su propia provincia, la labor de propaganda y de fomento del fervor cívico contra España que encarna Monteagudo de manera altiva y con gallardía intelectual, todo este entretejido diverso y luminoso sólo se explica porque la Expedición Libertadora del Perú no es un tema peruano sino un horizonte que interesa a la totalidad de la América Española, y es el único signo que puede ofrecer aval y permanencia a la soberanía que tan afanosamente se gana al Norte de nuestro Virreinato y al Sur del Perú.

Pocos momentos de la historia americana ofrecen, como éste de 1816 a 1820, una imagen tan clara, tan irrevocablemente limpia y nítida que dice sin vacilación posible cómo el interés, en el más profundo sentido de la palabra, no sólo es común, sino que es único en la mayor profundidad singular de la expresión.

El esfuerzo total y unitario que actualiza el Imperio Incaico; el fenómeno de las Indias que los reyes de España imaginan con ilusión y con esperanza desde la península; el problema humano por lo cual luchan los frailes defensores de la calidad de los indios; el sentido de totalidad que palpita en las raíces de lo hispanoamericano reaparece como en los grandes días de la Historia, ahora, cuando todo el sentido de la guerra de la Independencia se concentra a la vez en una convocatoria espiritual, insondable y certera, en los caminos que llegan a Lima.

Hay una impronta, una rúbrica peruana, en la Expedición Libertadora de San Martín y de O'Higgins, de Cochrane y de Guise, de Luzuriaga y Monteagudo, de Alvarez Jonte y Paroissien, de Miller y Guido, de las Heras y de tantos y tantos hombres que vienen aquí, por la preocupación común que se centra en el porvenir de Hispanoamérica y en la unidad del continente.

### *LA IDEA ESENCIAL*

Dentro del concepto unitario de la Emancipación hispanoamericana que hoy día vivimos con exactitud, parece evidente, sin objeción posible, la organización y destino de la Expedición Libertadora, como se ve asimismo con certeza la Independencia del Perú inmersa en el mundo plural y único de la Emancipación de la América Española. No obstante, el fenómeno es otro, esta visión total que la comparten los hombres dirigentes de esos años famosos, asume diversas notas particulares, diversas

## LA EXPEDICION LIBERTADORA

orientaciones que niegan, debilitan, o confirman ese sentido universal de nuestra Emancipación.

En este tema la actitud de San Martín es sin lisonja alguna de verdad aleccionadora y ejemplar. Cuando el desgaste de la lucha esforzada en el Alto Perú no señala un fin con buenas esperanzas, el futuro Protector dibuja en su espíritu y plasma en lo político y en lo militar la imagen de llegar a Lima, por el itinerario de los Andes, de Chile y del mar. Este derrotero que para nuestro mundo geográfico y social aparece inobjetable, en la era de la Emancipación es un esquema que rompe el clásico rumbo que une Buenos Aires con Lima a través del Alto Perú y de nuestras serranías australes, de todo lo cual deja Concolorcorvo un bellissimo rastro. La idea de San Martín es revolucionaria.

No obstante las objeciones a la autenticidad de la carta de San Martín a Nicolás Rodríguez Peña, del 23 de abril de 1814, la idea central que allí aparece, vale decir abandonar la huella de Charcas y emprender el camino de Chile, es noción que está en el contexto general de la actitud de San Martín:

*"No se felicite con anticipación de lo que yo pueda hacer en esta: no haré nada y nada me gusta aquí. La Patria no hará camino por este lado del norte que no sea una guerra defensiva y nada más; para eso bastan los valerosos gauchos de Salta con dos escuadrones de buenos veteranos. Pensar en otra cosa es empeñarse en echar al pozo airón hombres y dinero. Ya le he dicho a Ud. mi SECRETO: un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile y acabar allí con los godos, apoyando un gobierno de amigos sólidos para concluir también con la anarquía que reina. Aliando las fuerzas pasaremos por el mar a tomar a Lima. Ese es el camino, no éste. Convéznase: hasta que no entremos a Lima la guerra no se acabará"*<sup>1</sup>.

## LA BASE LEGAL

Secuencia de la idea anterior es el tratado que firman las Provincias Unidas del Río de la Plata y Chile el 15 de febrero de 1819, instrumento jurídico que define el contorno y los objetivos de la tarea que está bajo el gobierno de San Martín.

*"Conviniendo ambas partes contratantes con los deseos manifestados por los habitantes del Perú y con especialidad por los de la capital de Lima, de que se les auxilie con fuerza armada para arrojar de allí al gobierno español y establecer el que sea más análogo á su constitución física y moral, se obligan las dos partes contratantes á costear*

*una expedición, que ya está preparada en Chile con este objeto.*

*El ejército combinado de las Provincias Unidas y de Chile, dirigido contra los mandatarios actuales de Lima y en auxilio de aquellos habitantes, dejará de existir en aquel país luego que se halla establecido un gobierno por la voluntad libre de sus naturales..."<sup>2</sup>.*

Tal vez puede decirse sin error que en la vida de San Martín, la época de mayor gozo, de mayor certidumbre, es la que se desarrolla en el grato ambiente de Mendoza cuando a la sombra de esa tierra feraz prepara con la minuciosidad de un profesional los detalles mínimos y las líneas maestras del empeño que subyuga su espíritu. Estas jornadas y las iniciales en el Retiro cuando define el tono y la forma de los Granaderos de a Caballo, son las horas más claras de San Martín como militar profesional y como hombre que quiere dedicar su vida a la Independencia de América.

Muéstrase en el futuro Protector del Perú una certidumbre de tal manera exacta y perfilada que puede presentarse como algo semejante a la obsesión. Hay un empeño contagioso, proselitista, en la diaria actitud de San Martín al concebir la "expedición" a Chile y a Lima.

El 15 de enero de 1820 expresa sobre la expedición a Lima. *"...de no hacerlo la suerte de la América está expuesta sino a sucumbir por lo menos á que se forme en su seno la más horrenda anarquía..."<sup>3</sup>.*

En esta gozosa obstinación, al lado de San Martín debemos ver siempre a O'Higgins y a Monteagudo. Uno y otro, en su propia ubicación y en su propio estilo humano, ofrece apoyo económico, respaldo material, decisión humana, argumentos ideológicos, seguro amparo político.

Es pertinente recordar ahora al famoso *Censor de la Revolución*, el periódico que escribe Monteagudo y que alienta el indesmayable empeño por la "expedición" al Perú.

*"Habrá ó no habrá expedición al Perú? El interés de toda la América lo exige, los Pueblos del Perú la desean con ansia, la existencia de Chile depende de ella, y la tranquilidad de las provincias del Rio de la Plata acaso resultará de su buen éxito. El Gobierno ha ofrecido mucho tiempo ha el efectuarla, y sus promesas han sido tan repetidas como esteriles..."<sup>4</sup>.*

Ocioso sería en este estudio y en esta hora de la historiografía de la Independencia, insistir con extensión en el tema del Acta de Rancagua. Bien claro está el planteamiento afirmativo de San Martín que no acepta empresa alguna que perturbe la honrísima vivencia que encarna; clara está, asimismo, la certidum-

bre que vive en la llamada "desobediencia"; claro está, igualmente, el modo peculiar del mando del ejército que viene del Acta de Rancagua. Se plasma un vínculo orgánico, estrechísimo, entre el ejército y su jefe, absolutamente identificados uno y otro<sup>5</sup>.

El Acta de Rancagua representa, desde otro ángulo, la frustración del Tratado Tagle-Irisarri, y aparecen las instrucciones dictadas por el Senado de Chile el 23 de junio de 1820 como el documento que señala los alcances de la autoridad de San Martín.

Este documento que como lo prueba Bulnes, San Martín no llega a conocer por la plena confianza que en él deposita O'Higgins y por exagerada delicadeza de éste, entrega al creador del Estado Peruano la totalidad del mando militar y político de la Escuadra que sale de Valparaíso y del Ejército embarcado. No hay un mando dual, no existe dicotomía alguna en la Expedición Libertadora. Ella es, y esto importa reiterarlo, ente unitario con fuerzas de mar y tierra y con mando, asimismo, unitario. Cochrane como Almirante de la Escuadra es el jefe inmediato de la misma, mas, subordinado a San Martín, Jefe de la Expedición Libertadora e intérprete de los objetivos de la misma. No hay paralelismo en el mando. Aquí, tal vez, se encuentra uno de los gérmenes de la triste y dañina discordia entre el gran marino inglés y el Protector del Perú.

La carta de O'Higgins y Zenteno del 19 de agosto de 1820 es insoslayable para entender las facultades de San Martín en el gobierno de la Expedición Libertadora:

*"En este concepto tengo la satisfacción de prevenir a U. S. por toda instrucción que desde el momento que zarparen de Valparaíso la escuadra y transportes expedicionarios obrará U. S. precisa y necesariamente en consecuencia del plan que le suministrará el general San Martín, tanto sobre el punto de desembarco como con respecto de los movimientos y operaciones sucesivas que U. S. debe hacer con la escuadra; de suerte que no podrá U. S. por sí mismo obrar con el todo o parte de los buques de guerra de su dependencia, sino que observará absolutamente la línea de conducta que respecto de las operaciones de la escuadra le trazare y fuere trazando el general según que éste lo creyere conveniente"*<sup>6</sup>.

El planteamiento anterior se confirma en el texto siguiente del Gobierno chileno que encara, inclusive, la posibilidad de un conflicto en el mando de la expedición:

*"...V. E. es el único jefe a quien se han confiado la dirección y ejecución de esta grande empresa, le autorizo plenamente con toda la amplitud de facultades para que en caso*

*de que el vicealmirante lord Cochrane no cumpliera las instrucciones y órdenes de V. E., y que su falta de subordinación, siendo por otra parte irreparable, sea como es natural en detrimento del buen resultado de las operaciones, le exonere del mando de la escuadra, como desde ahora le declaro en tal caso separado de él y lo transmita al capitán de navío don Martín Jorge Guise que le subrogará invistiendo el carácter de comandante jefe de la escuadra, como así lo hará V. E. reconocer, ordenándose le ponga en posesión de este destino, a cuyo efecto podrá V. E. hacer uso de la nota que tengo el honor de adjuntar"*<sup>7</sup>.

Burzio, con buen criterio, manifiesta cómo no es rara en empresas análogas una contraposición como la expresada entre San Martín y Cochrane. Mas, añade una atinada reflexión sobre el diverso tipo humano de uno y otro jefe que alimenta la profundidad de la discordia<sup>8</sup>.

### EL DOMINIO DEL MAR

Tema insistente, reiterativo, es éste de la exaltación del dominio del mar, eje de la guerra de la Independencia, clave para el dominio del Perú y para las comunicaciones nacionales. Esta idea vive, bien lo sabemos, en la raíz de la concepción sanmartiniana de la guerra en el Sur, en el núcleo del pensamiento de O'Higgins y es norte y obsesión de los hombres que en el Sur entienden que el perfeccionamiento de la tarea de la Independencia de la América austral se realizará necesariamente en Lima.

Hay un conjunto, de verdad muy amplio, de testimonios de O'Higgins sobre el tema del mar, que es válido enaltecer. Después de Chacabuco afirma: "*ese triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar*"<sup>9</sup>.

Vinculado con el tema del mar y como secuela mecánica e inmediata se halla la necesidad de una marina. O'Higgins se lo expresa a San Martín, desde Concepción, el 21 de agosto de 1817: "*es de primera necesidad una marina (aunque cueste) armada pronto en Valparaíso*"<sup>10</sup>. "*Sin la libertad del Perú usted está vencido que no podemos salvarnos*"<sup>11</sup>.

Hay dos ideas ante las cuales O'Higgins y San Martín encaran razonamiento semejante. La necesidad de dominar el mar para llegar a Lima y asegurar la Independencia, la urgente formación de una marina de guerra. Estos temas, obvios para nuestra visión histórica de hoy día y obvios frente a la historia que conocemos, tienen en su momento un valor indudable de lucidez. No sólo es la clara noción geográfica de la marcha de la guerra, no sólo es el dibujo total de la Independencia, no limi-

tada a una provincia o región, es de verdad una mirada de alcance muy amplio que preside los juicios de San Martín y de O'Higgins, a quienes debemos ver hermanados en esta tarea de la Expedición Libertadora, a la cual uno y otro aporta esfuerzo, tenacidad, espíritu generoso, ancha visión americana de las cosas del tiempo<sup>12</sup>.

El tema de la formación de la escuadra como instrumento para realizar las ideas antes dichas es sin duda alguna asunto apasionante. Hombres de diversos rincones del mundo, barcos de diverso carácter y origen, marinos profesionales con hombres improvisados, superación de las deficiencias técnicas por el ánimo valeroso y por un profundo espíritu de aventura, todo le concede a la formación de la escuadra que llegará a Paracas en 1820, y que antes se acerca a nuestras costas con Lord Cochrane, un carácter de variedad, fuerza, gran belleza.

Tomás Guido, hombre insustituible para entender la tarea de San Martín en el Perú, deja algunas reflexiones valiosas sobre la primacía irrevocable de lo marítimo. Subraya la importancia de fomentar los buques corsarios y piensa desde 1816 en la comunicación de Chile con el Virreinato de Lima<sup>13</sup>.

En la exaltación de la preponderancia marítima es valioso ponderar cómo en la marcha posterior de los sucesos históricos dibújase una excesiva unilateralidad en función de lo marítimo. Tal vez, una coordinación con las tareas en tierra hubiera ofrecido un resultado más eficaz, coherente y unitario.

No puede omitirse, para subrayar el papel protagónico de San Martín en este empeño marítimo, la famosa comunicación del 12 de diciembre de 1817, desde Santiago de Chile, que dirige a su Gobierno:

*"Es por demás encarar a V. E. la necesidad de un fuerte armamento naval para estos mares cuando está penetrado que sin ese auxilio son estériles nuestros esfuerzos con el virreinato en Lima... pero pocos sacrificios de este género podrá repetir, agobiado del peso inmenso de la guerra que sostiene"*.

*"Por mucha que sea la preponderancia que queramos suponer en la marina que se apronta para el mar Pacífico con respecto a la de los enemigos, una confianza imprudente podría comprometer el suceso... No dominando el mar es inútil pensar en avanzar una línea fuera de este territorio y por el contrario, es preciso prepararse a una guerra dilatada que debemos desviar para no acabar de mutilar a Chile" ..."En una palabra sin marina pujante no se puede emprender sobre Lima y si no se emprende, creo que el ejército de los Andes debe retirarse al otro lado de la Cordillera y variar el sistema de guerra"*<sup>14</sup>.



El 29 de febrero de 1816 dice San Martín al Director de las Provincias Unidas:

*"Ya que el gobierno exige mi dictámen... lo expondré con la franqueza de un hombre que se sacrifica por las glorias de su patria"... "es el pueblo capaz de fijar la suerte de la revolución". "El es... el fomento del marinaje del Pacífico: casi podemos decir que lo ha sido de nuestros ejércitos y de los del enemigo. En este concepto nada más interesante que ocuparlo. Lograda esta grande empresa, el Perú será libre. Desde allí irán con mejor éxito las legiones de nuestros guerreros. Lima sucumbirá faltándole los artículos de subsistencia más precisos. Pero para este logro despleguemos de una vez nuestros recursos. Todo esfuerzo parcial es perdido, decididamente. La toma de este país recomendable debe prevenirse con toda probabilidad. Ella exige una fuerza imponente que evitando la efusión de sangre nos dé completa posesión en el espacio de tres o cuatro meses"*<sup>15</sup>.

Bulnes en su importante estudio sobre la Expedición Libertadora enaltece la importancia de la expedición marítima rumbo al Callao y la asocia a la situación geográfica de Chile y al problema de las comunicaciones<sup>16</sup>.

O'Higgins en su Manifiesto de Santiago, del 5 de mayo de 1818, afirma la importancia del mar:

*"Es verdad que la batalla del 5 de abril ha abierto una brecha al sistema exclusivo que nos ponía en una inmensa distancia de los puertos de Lima; pero aun necesitamos hacer nuevos esfuerzos para quedar tan cerca unos de otros, como la naturaleza y el interés mutuo exigen que lo estemos"*<sup>17</sup>.

Los testimonios historiográficos sobre este tema de la preponderancia marítima son múltiples y sería ocioso insistir en ellos. Como testimonio ejemplar vale el de Bartolomé Mitre cuando dice:

*"El dominio del mar Pacífico era condición indispensable de éxito para la expedición al Perú. El mismo San Martín lo había dicho dos años antes, después de Chacabuco"*<sup>18</sup>.

## DEFENSA DEL VIRREINATO

Desde el triunfo patriota en la batalla de Maipú la obra de gobierno del Virrey Pezuela halla en la defensa del Virreinato la columna vertebral no sólo de la subsistencia del dominio encomendado a su mando, sino la columna vertebral, asimismo, de todos los empeños.



José de San Martín, óleo de Mariano Carrillo, 1822, Museo Histórico Nacional de Santiago, Chile.  
"Este retrato estuvo en el Perú hasta la guerra del Pacífico (1883). San Martín aparece en el centro de una sala, de pie, de cuerpo entero. Viste el uniforme de diario de Protector, sencillo, sin adornos, con la banda bicolor y grandes botas granaderas que aumentan su estatura exageradamente alargada desde ya. En la mesa pueden verse el falucho, el tintero y unos papeles; en la mano el sable corvo, y en el fondo, una vista de El Callao. Abajo, dentro de una orla de laureles, dice sobriamente: *Precensio la declaración de independendia de Chile y Perú, y fué el término de sus aspiraciones. Y al pie: El Exmo. Sor. D. José de San Martín, Jeneralísimo del Perú. Entró a Lima el 2 de Julio de 1821 y se embarcó pa. Chile el 20 de Sbre. de 1822.* Un poco convencional y estático, este retrato de Carrillo es el más imponente que se haya realizado del general San Martín. Los detalles del uniforme y de la sala seguramente son exactos".  
Bonifacio del Carril y Luis Leoni Houssay, *Iconografía del General San Martín*, pp. 65. 68.  
(Foto: Manuel Romero).



PRECENSO  
LA DECLARACION  
Y INDEPENDENCIA DE  
CHILE Y PERU, Y FUERON  
EL TERMINO DE SUS  
ASPIRACIONES





Bernardo O'Higgins, Supremo Director de Chile.  
Museo Histórico Nacional de Santiago, Chile.  
*(Foto: Waldo Oyarzún O.).*



En estas tareas hay múltiples matices para considerar el planteamiento de Pezuela. De un lado, la mejor defensa, es decir un plan de ataque, se halla fuera del alcance del vice-soberano de Lima desde el fracaso de las fuerzas realistas en Maipú; asimismo, la ausencia de una escuadra competente impide todo esquema dentro de la anterior línea del Virrey Abascal que persiga sofocar las rebeliones fuera del Perú. Ahora la figura es diversa de manera radical. Es un hecho irrevocable que la guerra llegará a la jurisdicción del Virreinato de Lima y que la estrategia se limitará a la organización de la defensa del modo más severo y sistemático posible.

Dentro de las miras anteriores la custodia del Virreinato tiene para Pezuela un múltiple significado para contemplarla a la luz de la historia. Aquí está en juego no sólo la eficacia de unas defensas que van a resultar estériles por el ánimo de los pueblos del Perú y por la presencia de las fuerzas de San Martín, sino que está frente a la apreciación de los hombres de la época la obra del Virrey Pezuela que él con entusiasmo y con sinceridad expone más tarde en su famoso y útil Manifiesto.

Hay en la defensa diversos planos. Uno es el problema del lugar posible de desembarco y la precaria vigilancia de la costa. Otro, es el adiestramiento de las tropas de tierra y el fortalecimiento de las defensas existentes en algunos de los puertos. En fin, preocupa la información de Chile y de las provincias del Plata para estar lo mejor informados sobre la marcha de la "expedición a Lima".

En esta urdimbre de variadísimos elementos interviene como negativo la presencia de los agentes de diversa naturaleza y con diversas funciones específicas, que envía San Martín al Perú. Mas, en toda circunstancia, estas misiones viven un objetivo común denominador, y es éste la propaganda de las ideas separatistas, el contacto con los patriotas dirigentes peruanos, la búsqueda de información útil para la preparación de las fuerzas que marcharán sobre Lima. Y además, estas misiones viven otro imponderable rumbo, la imagen cercana de la fuerza separatista que proponen. Nunca antes en el Virreinato de Lima se advierte posible la llegada de fuerzas expedicionarias extranjeras en nombre del mensaje separatista; ahora, aparece cercana y tangible esa posibilidad en los emisarios, oficiales unos como Domingo Torres, secretos otros como Fernández Paredes y José García, mas, todos testimonios inequívocos de una fuerza orientada hacia Lima.

En estos años de 1818, 1819, 1820, se vive tal vez con mayor evidencia que en otro tiempo la función rectora de lo marítimo en la vida del Perú. Ahora en el mar se decide el camino inicial de la guerra.



Además del expediente sistemático sobre la defensa del Virreinato después de Maipú, el "diario" del Virrey Pezuela y su Manifiesto son fuentes insustituibles para la imagen defensiva frente a la Expedición Libertadora<sup>19</sup>.

El "diario" del Virrey en su minuciosidad cronológica nos acerca a la Expedición Libertadora con el mismo ritmo a través del cual Pezuela pierde progresivamente la seguridad en el ejercicio de su dominio y gana certidumbre frente al riesgo que preside su señorío en el Perú.

Recibe infomación de las gestiones de Aguirre para "...la construcción y armamento de 2 corbetas de guerra grandes..."<sup>20</sup>; el 21 de abril de 1818, viajeros extranjeros que llegan en la Ontario comunican

*"...que los enemigos habían recibido en Valparaíso un buque muy grande para armarle en navío, comprado a la Compañía Inglesa de la India, con 36 cañones y 150 marineros ingleses..."*<sup>21</sup>.

Más tarde la referencia anterior la perfeccionan al hablar de manera directa del navío *Cumberland*<sup>22</sup>; en una curiosa nota que corresponde al 25 de mayo de 1818 menciona el Virrey cómo llega a su poder el plano del cuartel de Santa Catalina que prepara Torres durante el tiempo que está ahí "depositado" cuando viene a Lima como parlamentario de San Martín y que, según lo expresa Pezuela, los pierde San Martín en la acción de Cancha Rayada "...con todo su equipaje y correspondencia"<sup>23</sup>.

Con la *Andrómaca*, el 7 de julio de 1818, llegan noticias de Chile, "...que hablaban públicamente de que formarían prontamente expedición contra Lima..."<sup>24</sup>; una referencia del 24 de marzo de 1819 es más ilustrativa y merece transcribirse en extenso:

*"Que se hablaba mucho de expedición contra el Perú, pero que según le dijo el cirujano no podrían verificarla hasta que volviese San Martín con los 3,000 hombres que fueron a Mendoza y se desocupasen de la atención que tenían en la provincia de Concepción, donde el Comandante de las tropas del Rey D. Francisco Sánchez les daba mucho que hacer"*<sup>25</sup>;

en nota del 19 de julio, noticias traídas por Rafael Garfias dicen que la expedición contra Lima "...tardaría mucho"<sup>26</sup>; de la misma fuente, "que Belgrano había marchado con todas sus fuerzas desde el Tucumán sobre Artigas que se hallaba a las inmediaciones de Córdoba"<sup>27</sup>; de idéntico testimonio llega la noticia sobre la muerte de los prisioneros españoles en la punta de San Luis<sup>28</sup>; el 13 de enero de 1820, consígnase una referencia a que la expedición en Chile se prepara "...sobre las costas de Arequipa..."<sup>29</sup>; el 8 de febrero háblase de una expedición "de

siete mil hombres..." en Chile<sup>30</sup>; el 1º de marzo de 1820 el mismo Virrey manifiesta que "ante la inminente venida de tropas revolucionarias de Chile piensa en crear un ejército cuanto antes"<sup>31</sup>; más tarde, el 28 de mayo, llegan noticias con el bergantín inglés *Libonia*: que la escuadra enemiga está lista pero con algunas dificultades, como un motín en el *San Martín*<sup>32</sup>; el 11 de julio los datos son más concretos, que en Valparaíso se prepara una expedición de 7,000 hombres "...mandada por *San Martín* y *comboyada por Cochrane*", que el campamento se halla a cuatro leguas camino de Santiago; *San Martín* en Valparaíso desea salir dentro de cinco semanas pero que por falta de buques y dinero no podrá hacerlo antes de seis u ocho<sup>33</sup>.

Una de las últimas notas del Virrey antes de la partida de la Expedición, del 28 de julio de 1820, dice:

"Estoy igualmente informado... de que *San Martín*, *O'Higgins* y *Cochrane* se hallaban el 25 de Junio en Valparaíso activando una expedición de 7,000 hombres contra este Virreinato, y señaladamente, según la voz pública, contra esta capital"<sup>34</sup>.

\*

Pezuela organiza una Junta de Subsistencias para el Ejército y la Marina con la agrupación de ocho "principales comerciantes" para procurar los medios que necesita el Estado en la lucha contra los "insurgentes"<sup>35</sup>.

Piénsase que la fragata *Paula* puede servir de vínculo para obtener información sobre lo que se prepara en Chile pues "...nada se podría hacer á punto fijo sin una previa comunicación directa en Chile..."<sup>36</sup>.

En diversos pasajes de esta obra trátase de una de las grandes cuestiones del tiempo, es decir la responsabilidad de Pezuela frente a la defensa del Virreinato. El testimonio que de algún modo encarna Valdés esgrime como argumento capital lo que puede entenderse como negligencias en el vencedor de Viluma, mas, otra fuente, española también, Mariano Torrente, afirma de manera paladina que Pezuela recibe noticias positivas de la proyectada expedición de *San Martín* contra las costas de su Virreinato, por lo cual, adopta las más vigorosas medidas para recibir al enemigo<sup>37</sup>.

Antes se dice que hay dos niveles en la vigilancia del litoral: uno, el de la costa, como tema genérico, otro, el de uno y otro puerto en concreto. En febrero de 1820, Pezuela exige a los vigías estén alertas de día y de noche en los puntos indicados para proveer cualquier posible desembarco<sup>38</sup>. En su Manifiesto plantea el Virrey algunos extremos que conviene conocer en su propio lenguaje:

*"Mi plan desde el anuncio de la expedición enemiga ha sido constantemente ir á buscarla con mis tropas en cuanto desembarcase por la inmediata costa de abajo, sin dejarla tiempo de radicarse y aumentar sus recursos en el país, no pudiendo hacer lo mismo si lo verificaba por arriba, por cuanto el intervalo de tiempo que yo gastase en el tránsito de tierra era bastante para que él, dueño del mar, volviese á montar sus buques y cayese sobre Lima antes de que yo pudiese llegar á sostenerla"*<sup>39</sup>.

Este fragmento es luminoso; enaltece una vez más la situación de privilegio para quien mantiene el dominio del mar. De otro lado, centra la tarea Pezuela en la defensa de Lima, y del contorno, y entiende que mayor desplazamiento por tierra resta protección a la capital del Virreinato. Y hay otro matiz de relevante significación cuando el Vice-soberano subraya el peligro del establecimiento de las fuerzas de San Martín en tierra, durante algún tiempo, por el eventual apoyo de la comarca. Este planteamiento muestra una vez más cómo el Virrey encuentra a su enemigo principal no sólo en la expedición que viene del Sur, sino en el ambiente interno del país, del mismo Virreinato, en el cual no se siente sólido.

Hay cierta exculpación en Pezuela, cierto propósito de disculpar los fracasos posteriores y al mismo tiempo de explicar las razones de ellos cuando exalta el hecho de cómo el dominio de la escuadra patriota en el mar determina un desnivel inequívoco en el estado de cosas. *"El enemigo venia confiado en la superioridad de su escuadra, á la que podía acogerse siempre que le conviniese..."*<sup>40</sup>.

*"...por un espía arrepentido..."*, comenta Pezuela en un oficio a García Camba, es posible que el desembarco, lo expresa en febrero de 1820, se produzca entre Chilca y Nazca, o cerca de Lima<sup>41</sup>. Ramírez, el 28 de julio de 1820, le dice a Pezuela que es viable, igualmente, por la provincia de Arequipa *"...ó más inmediatos á esta capital, con la idea de engrosar su Ejército con la libertad ofrecida á la inmensa negrada que hay desde Pisco hasta Santaya sobre Guayaquil, con el objeto de fijarse allí para reparo de su escuadra y comunicación con Bolívar..."*<sup>42</sup>.

Hay en este último texto dos reflexiones interesantes. Una, la que tiene que hacer con lo que Pezuela define en términos genéricos como "negrada", grupo social compacto que espera de la independencia política la libertad civil, uno de los contenidos sociales de la lucha contra España. Mas, hay otra faceta que merece meditarse cuando el Virrey habla del posible contacto con Bolívar a través de Guayaquil. Cómo el fenómeno de la unidad del movimiento separatista está absolutamente integrado desde los días iniciales de la guerra, y cómo el mismo jefe español entiende antes del desembarco de San Martín esa intransferible unidad

que su predecesor Abascal ve siempre desde Lima con nítida precisión.

Pezuela en la inseguridad sobre el punto de desembarco encomienda el cuidado de los lugares más indicados, o de mayor riesgo, a diversos jefes con las respectivas dotaciones de tropa<sup>43</sup>. A modo de ejemplo en la zona de Chíncha es el Conde de Montemar el encargado de la vigilancia, con un regimiento, dos oficiales, dos sargentos, cuatro cabos y cincuenta soldados "...para mantener en tranquilidad las haciendas de sus alrededores, é impedir un desembarco que pueda hacer uno ó más corsarios..."<sup>44</sup>.

La defensa del Callao es tema central en la preocupación, en la estrategia y en las inquietudes y esperanzas de Pezuela. Considera que el ataque de las naves recibirá el apoyo de las fuerzas de desembarco. Piensa en el hospital de Bellavista para atender a los enfermos; ordena que el asentista de víveres don Víctor Angulo coloque "...en una pieza de la plaza del Callao todos los que tenga acopiados para los buques, así para librarlos de caer en manos de los enemigos, si por un accidente entrasen en la población del Callao, como para emplearlos en la guarnición"; asimismo dice que se instalen en una pieza de la plaza del Callao los medicamentos y "enseres" del hospital de Bellavista "...sobrantes con algún facultativo y sirvientes que puedan atender y curar los heridos que hubiere en ella..."; manda el Infante don Carlos "...que hoy guarnece los buques del apostadero...", cuida parte de la maestranza y la plaza del Callao<sup>45</sup>.

Pezuela, en su "Manifiesto" tantas veces citado, expresa que cuando la Expedición desembarca en Pisco su fuerza defensiva alcanza 7,815 hombres sin incluir 400 en la defensa de Pisco, 150 en Cañete y 296 en Chancay<sup>46</sup>. Pezuela menciona que toma todas las medidas para la seguridad de Lima y advierte el reemplazo de su mando durante la ausencia con el ejército<sup>47</sup>.

El 20 de agosto, precisamente el día que zarpa la Expedición Libertadora de Valparaíso, está Pezuela en el Callao para revisar la tropa y la marinería y observar el sistema de defensas<sup>48</sup>.

#### PEZUELA Y SU IMAGEN DE LOS BUQUES "PATRIOTAS"

Es sugestivo observar a través del "diario" del Virrey Pezuela el retrato de los buques enemigos que llega a su Palacio de Lima y que él consigna tal vez con perplejidad, con incertidumbre, con temor. Diversa de la fría relación de los partes que anuncian el movimiento de una escuadra, y distinta de la relación administrativa de las unidades que la puedan integrar, en Pezuela la imagen de los buques tiene el inquietante sabor de la

noticia, entretejido ese sabor con la amenaza y las perplejidades que presiden los años de gobierno del Virrey limeño.

Desde 1818 son frecuentes las notas en que aparece alguna unidad naval. Está el *Lautaro*, la corbeta *Coquimbo*, la fragata *Perla*, el bergantín *Aguila*; el *Cumberland* es uno de los temas que aparece con mayor frecuencia en las anotaciones del Virrey.

*“Que el Gobierno de Chile había comprado el “Cumberland” y estaba dando disposición para armar toda la escuadra, la cual decían debía dar la vela a los 15 días”*<sup>49</sup>.

En 1820 la información es concreta. Registra a la corbeta *Independencia*, al navío *San Martín*, a la fragata *Lautaro*, al bergantín *Galvarino*, al bergantín *Aguila*, al bergantín *Columbia*, a la goleta *Montezuma*, a la corbeta *Chacabuco*, a la corbeta *Rosa*. Como buques de Buenos Aires consigna la fragata *Consecuencia*, la corbeta *Chacabuco*, la corbeta *Rosa*<sup>50</sup>. Aparecen también el bergantín *Pueyrredón*, el bergantín *Potrillo* —según Pezuela, en nota del 10 de setiembre de 1820, está destinado a almacén de pólvora—, la *O’Higgins*, y están los nombres de *Cochrane*, *Guise*, *Forter* (sic), *Spry*, *Carter*, *Wilkinson*<sup>51</sup>.

#### LOS INFORMES DEL PERU Y LOS “AGENTES”

Bello es el tema de los agentes patriotas que vienen al Perú para obtener información, crear inquietud, servir a la postre de muy eficaz medio proselitista.

La misión del agente Domingo Torres, las instrucciones que recibe de San Martín, las esperanzas que en él deposita, y las reacciones del Virrey Pezuela, son temas interesantes para todo lo que tiene relación con los antecedentes de la Expedición Libertadora<sup>52</sup>.

Antes se expresa que Domingo Torres puede ser el ejemplo del agente oficial que no descuida los objetivos secretos, y José García y José Fernández Paredes, la muestra de los “espías” en el sentido “solemne” y rutinario de la expresión<sup>53</sup>.

Pezuela le confía a Ramírez en julio de 1820 cómo por “...una feliz casualidad...” se captura en la playa de Supe a un oficial “insurgente de Chile”, un piloto inglés y cuatro marineros “...que arrojó á tierra una lancha procedente de una goleta enemiga armada en guerra”. Conforme las declaraciones el objeto de la misión es introducir por Arica “...tres espías ó emisarios para ganar partido en las provincias intermedias, observar su espíritu público é imponerse de nuestros preparativos...”. Expresan asimismo que otro punto de su misión es dejar tres hombres en el partido de Chancay, que uno se ahoga por volcadura de la lancha, y los otros dos se internaron sin poderlos encontrar hasta el momento. Confirmase la noticia de la salida de la ex-

pedición "...en todo... Agosto... la deserción era continua..."; que el número de efectivos no bajará de 4,500 hombres, en 10 buques de guerra, 12 transportes<sup>54</sup>.

Es ilustrativa una declaración de los prisioneros:

*"...que por lo que hace á la salida de la mencionada expedición, es infalible y no debe quedar la menor duda, y suponen que su destino es contra esta capital, desembarcando por Pisco ú otro de los puertos inmediatos del Norte y Sur..."<sup>55</sup>.*

Otra imagen de esta guerra secreta de espionaje la ofrece el testimonio de los "confidentes" del Virrey que marchan a Chile en busca de información de los "insurgentes". Es el caso del Capitán Carlos Ayat, de la fragata mercante angloamericana *Dos Catalinas*, quien sale del Callao con una carga de azúcar en su buque y con falso destino y el verdadero objeto de entrar en Valparaíso para traer noticias de si es o no efectiva la "expedición" que dice se prepara en aquel puerto para las costas del Perú. Apenas entra en Valparaíso dicho Ayat, cuando llega un correo de Buenos Aires, ganando horas, con la noticia de la venida del convoy de la fragata *Reina María Isabel* para estos mares<sup>56</sup>.

En la historia de la Expedición Libertadora es capítulo principalísimo el que establece con claridad los vínculos de San Martín con el ambiente peruano, desde los días de lá más lejana preparación de la gran empresa. San Martín llega al Perú no a una aventura en el sentido aleatorio, impreciso, ciego, del término. San Martín, que es siempre en sus actitudes militares y políticas un profesional castrense, viene al Virreinato de Lima con información minuciosa en el orden práctico, en el orden de la actitud espiritual de la gente y en el orden de las posibilidades políticas. San Martín llega al litoral peruano con conocimiento minucioso de la realidad de nuestro país.

Y esta afirmación tiene otro ángulo de valor muy señalado. Lo que en los últimos años se ha exaltado y se exalta con firmeza y entusiasmo, y que se entiende como época precursora de la Emancipación, es precisamente el tiempo en el cual recibe San Martín diversos informes y el tiempo que ofrece respaldo al futuro Protector, cimiento seguro a la marcha de la Independencia, y que le va a permitir proclamarla en Lima sin innecesario derramamiento de sangre, sin inútiles violencias, y sin que aparezca la Independencia como fruto de un triunfo militar y sí como una libre expresión de los espíritus.

Están los informes de Bernáldez Polledo, de Riva Agüero, de López Aldana, las declaraciones de García, y las de José Navarro, las de Remigio Silva y otros más que ofrecen ese sustento indispensable para que la Expedición Libertadora llegue con un conocimiento válido de la realidad del Perú.

Por un informe remitido por Riva Agüero en 1817 conocen los patriotas del Sur, a más de saberlo por otras fuentes, la precariedad de la escuadra realista<sup>57</sup>.

José Bernáldez Polledo, prisionero patriota en Lima, le entrega al emisario Domingo Torres un conjunto de valiosísima información. Insiste el declarante que no queda en Lima una defensa poderosa pues gran parte del armamento se pierde al remitirlo en expediciones a otros puntos del continente; "...*quedando del todo descubiertos para cualquiera invasión*"<sup>58</sup>. Desarrolla igualmente consideraciones sobre defensas de la costa y propone otras reflexiones.

Un plan de desembarco enviado en 1818 opina que el punto de mayor ventaja debe estar cerca de los "intermedios" más que un lugar inmediato al Callao<sup>59</sup>. Postula el informe que las naves pueden permanecer en Arica hasta que sea conveniente, pues no hay riesgo dada la limitada fuerza naval que posee el Virreinato; asimismo, queda cortado el tráfico a Chile y Valdivia; piensa que la costa hasta Tumbes puede vigilarse con tres buques y una pequeña fuerza.

*"De suerte que con una sombra de bloqueo en el Callao y sin exponer los buques del Estado á más que acciones seguras se hará sentir á Lima toda clase de privaciones mientras obra nuestro ejército en el interior..."*<sup>60</sup>.

Una carta anónima de 1819 manifiesta que "*las esperanzas hoy de los patriotas, están reducidas á la próxima venida de la expedición de San Martín en el inmediato noviembre ó diciembre...*"<sup>61</sup>.

En el informe de Silva a San Martín aparece: "*tenga V. E. la satisfacción de que se me han entregado por varios patriotas de esta ciudad cuatrocientos pesos por vía de donativos para la expedición...*"<sup>62</sup>.

Diversos informes reiteran la idea central:

*"Para conquistar al Perú se necesita muy poco, porque la voluntad general es decidida á favor de la unión con Chile y Buenos Aires; lo que verificado que sea es inconquistable la América del Sur, para las potencias de Europa"*<sup>63</sup>.

Formúlanse igualmente consideraciones sobre el lugar del desembarco. Que si se hace por puertos "intermedios" bastarán unos 5,000 hombres y armamentos para 7,000, que se pueden agrupar de las provincias de Arequipa, Cuzco y Puno, y el objetivo es someter al ejército de La Serna compuesto por 5,000 a 6,000 hombres, cuando más<sup>64</sup>.

Aristipo Emero manifiesta que algunos temen el desembarco por Pisco y muy pocos por el Callao o puntos cercanos "*...porque creen que sus castillos aterra á los patriotas...*"<sup>65</sup>.

LA SALIDA DE LA EXPEDICION LIBERTADORA

Bien se conoce la bella y exacta afirmación de O'Higgins cuando define el rumbo de la Expedición con estas palabras simples y preñadas de una densa posibilidad histórica: "*De estas cuatro tablas depende la suerte de América*"<sup>66</sup>.

Un oficio de O'Higgins al Cabildo de Buenos Aires en el cual menciona la salida de la Expedición Libertadora, y otro dirigido al Gobierno español, son textos interesantes para conocer el espíritu del acontecimiento; en un sentido es el fin de una múltiple tarea y de un esfuerzo, y de otro lado el principio de uno de los más claros hechos históricos de la Independencia americana<sup>67</sup>.

En las diversas proclamas de O'Higgins y de San Martín explícito aparece el espíritu del gran empeño. Conceder los medios materiales necesarios para que se pueda manifestar de manera externa e irrevocable el propósito peruano por la Independencia del Virreinato; que este fenómeno de la Independencia del Perú sirva para consolidar de manera inequívoca la autonomía de la América del Sur; en fin, que la "Expedición" no se entienda como un fenómeno agresivo y violento que busque la destrucción, sino como un medio que se ofrece para el bien de los peruanos y para beneficio de toda la América.

Los textos de San Martín en las diversas proclamas con el anuncio de la Expedición al Perú, ofrecen de algún modo el esquema intelectual, social y político que el futuro Protector del Perú descubre con esperanzas en la próxima "empresa" que sale de las costas de Chile.

El 13 de noviembre de 1818 se dirige "*A los Limeños y Habitantes de Todo el Perú*", con el título que posee "*...todo hombre libre...*". Insiste en la idea central que anima sus propósitos: obtener la libertad y no crear otro sistema de dominio; que él no es un conquistador. A los españoles europeos les advierte: "*mi anuncio tampoco es el de vuestra ruina*"<sup>68</sup>.

A los soldados del Ejército de Lima les declara, igualmente, el propósito de reconciliación humana que preside su espíritu<sup>69</sup>.

O'Higgins, ya en los días mismos de la Expedición Libertadora se dirige a los peruanos: "*Seréis libres e independientes: constituireis vuestro gobierno y vuestras leyes por la única y espontánea voluntad de vuestros representantes. Ninguna influencia, militar o civil, directa o indirecta, tendrán estos hermanos en vuestras disposiciones sociales*"<sup>70</sup>.

Entre las diversas oportunidades en que se considera viable la salida de la Escuadra, una, es la que corresponde al mes de junio, cuando San Martín, le dice a Godoy Cruz: "*Pasado mañana salgo para Valparaíso, para embarcarme a las costas del Perú; el ejército lo verificará el 20*"<sup>71</sup>.



EL  
SUPREMO DIRECTOR  
DEL  
**ESTADO DE CHILE**  
A LOS  
**NATURALES DEL PERU.**

Hermanos y compatriotas : ha llegado el día de la libertad de América , y desde el Misisipi hasta el Cabo de Hornos, en una zona que casi ocupa la mitad de la tierra, se proclama la independencia del nuevo mundo, Méjico lucha ; Caracas triunfa ; Santa Fé organiza y recibe considerables ejércitos ; Chile y Buenos-Ayres tocan el término de su carrera , gozan los frutos de su libertad , y considerados por las naciones del universo , se presentan éstas á porfía conduciendoles el producto de su industria , sus luces , sus armas , y aun sus brazos ; dando nuevo valor á nuestros frutos , y desarrollando nuestros talentos. Ya los empleos , el honor , y las riquezas se distribuyen entre nosotros , y no son el patrimonio de nuestros opresores.

Entretanto , y cuando la dulce libertad marcha ò tranquila ó victoriosa por las regiones del Sud , se vé precisada á suspender sus benéficos y magestuosos pasos , desde las campañas de Quito á Putosal ; y á trocar su doble influjo por la afliccion y el dolor que le ocasionan los destrozos de los españoles , en Cochabamba , Puno , la Paz , Cuzco , Guamanga , Quito , y demas provincias de nuestro delicioso suelo. Allí divisa las tumbas y los ilustres manes de Pumacagua , Angulo , Camargo , Cabezas , y otros tantos heroes , que hoy son los genios protectores , que ante el trono del altísimo reclaman vuestra felicidad ò independencia : allí presentan vuestros votos y los nuestros contra la impia política con que el español , despues de degollarlos , arranca vuestros hijos para pelear con sus hermanos , que luchan por la libertad de estos países , obligandonos á destruirnos mutuamente para remachar vuestras cadenas.

Pero llegó la época destinada por el Dios de la justicia y las misericordias á la felibidad del Perú , y vuestros hermanos de Chile han apurado sus últimos sacrificios para protegeros con una escuadra respetable , que asegurando estas costas , os presente recursos en todos los puntos donde escuche vuestras necesidades , y el sagrado clamor de la libertad. Inmediatamente ocupará tambien vuestro suelo un respetable ejército de los valientes de Maypú y Chacabuco , destinado á consolidar el goze de vuestros derechos.

Peruanos : he aqui los pactos y condiciones con que Chile , delante del Ser Supremo y poniendo á todas las naciones por testigos , arrostra la muerte y las fatigas para salvaros. Sois libres é independientes : constituireis vuestro gobierno y vuestras leyes por la unica , y espontanea voluntad de vuestros representantes. Ninguna influencia militar ó civil , directa ó indirecta , tendrán estos hermanos en vuestras disposiciones sociales. Despedireis la fuerza armada , que pasa á protegeros , en el momento que disponais , sin que vuestro peligro , ó vuestra seguridad sirva de pretexto , sino lo hubiera por convenciente. Jamas alguna division militar ocupará un pueblo libre , sino es llamada por sus legitimos magistrados ; ni por nosotros , ni con nuestro auxilio , se castigarán las opiniones ó partidos peninsulares , que héyan precedido á vuestra libertad : y prontos á destrozár la fuerza armada que resista vuestros derechos , os rogaremos que olvidéis todo agravio anterior al día de vuestra gloria , y reservéis la mas severa justicia para la cobdicia y los futuros insultos.

Hijos de Manco-Capac , Yupanqui , y Pachacutec : éstas sombras respetables serán los garantes de las condiciones que por mi voz os propone el pueblo de Chile ; así como de la alianza y fraternidad , que es pedimos para consolidar nuestra mutua independencia , y defender nuestros derechos el día del peligro.

*Bernardo O'Higgins.*

BUENOS-AYRES IMPRENTA DE LA INDEPENDENCIA.

El 19 de agosto, están definidos los últimos detalles para la partida de la escuadra.

Miller, como en tantas otras circunstancias, ofrece un testimonio ilustrativo:

*"Ciertamente era un espectáculo imponente y tierno ver cubierta la bahía de buques con bandera patriota, cuando anteriormente no entraban en ella sino á lo más un buque mercante al año; así como ver llegar diversos cuerpos que venían de sus acantonamientos, tocando la música por medio de una multitud llena de júbilo que los bendecía y animaba, aproximarse por puntos diferentes á la costa, y embarcarse en sus respectivos transportes en el mejor orden y sin que ocurriera ni una sola desgracia"*<sup>72</sup>.

Desde Espejo y Paroissien, hasta Mitre, Paz Soldán, Otero e Yrarrázaval, aparecen detalles y planteamientos generales sobre la salida de la Expedición Libertadora y sobre el rumbo que sigue. Torrente recuerda cómo el 19 de agosto se realiza el "grueso" del embarque de la tropa, y cómo se inicia la navegación al día siguiente "...para acometer la empresa mas arriesgada que se hubiera ofrecido á la exaltada imaginación de San Martín..."<sup>73</sup>. Paz Soldán recuerda cómo la Escuadra "...se puso en franquía el 20..." y que se da a "...la vela el 21 á las cuatro de la tarde y al ponerse el Sol empezó á salir del puerto"<sup>74</sup>.

El día 20 se embarca San Martín con su Estado Mayor y es el día de la salida de la "Expedición", mas, el rumbo general, propiamente, como antes se dice, se establece el día 21. La Escuadra y los transportes se dividen en tres divisiones.

El tema de las unidades navales que integran la Expedición Libertadora es de vivísimo interés. Es la historia de la adquisición por diverso modo de los buques que van a integrar la fuerza inicial de los cruceros de Cochrane y que luego forman la "expedición" que llega a Paracas; asimismo, es la historia imprecisa de los buques mercantes que se transforman en buques de guerra para cumplir con el momento difícil, precario económicamente, en todos los niveles de la vida del Estado.

Rodríguez Ballesteros registra las siguientes unidades: el *San Martín*, antes *Cumberton* (sic), de 1,300 toneladas, con 64 cañones; y la fragata *O'Higgins*, construida en Rusia, de 1,220 toneladas, con 44 cañones, la antigua *María Isabel* de tan inquieta historia, vendida a Buenos Aires en 1826; la fragata *Lautaro*, con 850 toneladas y con 46 cañones; la fragata *Valdivia*, con 950 toneladas y 44 cañones; la fragata *Independencia*, con 830 toneladas y 28 cañones; la corbeta *Chacabuco*, con 450 toneladas y 20 cañones; el bergantín *Galvarino*, con 395 toneladas y 18 cañones; el bergantín *Araucano*, con 270 toneladas y 16 cañones; el bergantín *Pueyrredón*, con 220 toneladas y 16 cañones;

el bergantín *Potrillo*, con 260 toneladas y 16 cañones; la goleta *Montezuma*, con 200 toneladas y 7 cañones; la goleta *Aránzasu*, con 120 toneladas y 5 cañones, además de varias lanchas cañoneras.

Los transportes que menciona Rodríguez Ballesteros son: *Dolores*, *Gaditana*, *Consecuencia*, *Emprendedora*, *Santa Rosa*, *Aguila*, *Mackenna*, *Perla*, *Teresana* (sic), *Peruana*, *Golondrina*, *Mi-nerva*, *Libertad*, *Argentina*, *Hércules*, y *Potrillo*<sup>75</sup>.

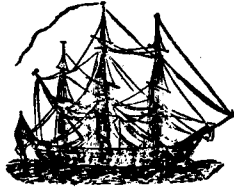
Paz Soldán solamente atiende al *Galvarino*, *Independencia*, *San Martín*, *O'Higgins*, *Lautaro*, *Montezuma*, *Araucano* y *Puey-redón*. Entre los transportes: *Magdalena* y *Terrible*, que no consigna Rodríguez Ballesteros, y en lugar de *Golondrina* menciona a *Colombia*<sup>76</sup>.

Miller registra el *San Martín*, la *Lautaro*, la *Chacabuco*, el *Araucano*<sup>77</sup>.

Valdés consigna como adquisiciones chilenas las siguientes: *Chacabuco*, antes *Santa Rosa*; *Pueyredón*, antes *Aguila*; *Araucano*, antes *Colombo*; *Lautaro*, antes *Windham*; *San Martín*, antes *Cumberland*; *Galvarino*, antes *Lucy*; *O'Higgins*, antes *Maria Isabel*; *Independencia*, antes *Curiacio*; *Valdivia*, antes *Esmeralda*. En 1818 se refiere al *Intrépido* y *Maipú*: "Dados por el Gobierno de Buenos Aires"<sup>78</sup>.

Espejo, en sus "Apuntes históricos" presenta el siguiente cuadro de los buques y de la tropa embarcada, con la numeración de los transportes desde el número 8, luego de las siete unidades de guerra:

| BUQUES I SU NUMERACION      |  | DIVISIONES                          | Jefes | Oficiales | Tropa | Cañones |
|-----------------------------|--|-------------------------------------|-------|-----------|-------|---------|
| <i>PRIMERA (Vanguardia)</i> |  |                                     |       |           |       |         |
| 1                           | Fragata <i>Minerva</i> N° 8                      | Batallón N° 2 de Chile .....        | 1     | 29        | 600   |         |
| 1                           | " <i>Dolores</i> " 9                             | " " 11 de los Andes                 | 1     | 18        | 376   |         |
| 1                           | " <i>Gaditana</i> .....                          | " " 10                              |       | 9         | 186   |         |
| 1                           | " <i>Conse-</i><br><i>cuencia</i> " 11           | Una id. artillería de Chile         | 1     | 2         | 50    | 6       |
|                             |  | Rej. Granaderos a caballo           | 3     | 17        | 261   |         |
| 4                           | Buques   | Suma .....                          | 6     | 75        | 1473  | 6       |
| <i>SEGUNDA (Centro)</i>     |  |                                     |       |           |       |         |
|                             |  | Rej. de Granaderos a caballo        | 3     | 19        | 261   |         |
| La misma                    | <i>Consecuencia</i>                              | Batallón N° 8 de los Andes          | 2     | 9         | 308   |         |
| 1                           | Fragata <i>Empren-</i><br><i>dedora</i> .. N° 12 | Dos Compañías de id. ....           | 1     | 6         | 154   |         |
| 1                           | " <i>Sta. Ro-</i><br><i>sa</i> .....             | " " 13                              |       | 14        | 198   | 6       |
| 1                           | " <i>Aguila</i> " 14                             | Batallón de Artillería de id.       |       | 1         | 27    | 651     |
| 1                           | " <i>Aguila</i> " 14                             | Id. N° 4 de Chile .....             | 1     | 7         | 65    | 7       |
| 1                           | Bergantín <i>Potri-</i><br><i>llo</i>            | Una Comp. Artillería de Chile ..... | 1     | 7         | 65    | 7       |
| 1                           | " <i>Nancy</i>                                   | Con el parque .....                 |       |           |       |         |
|                             |  | Con caballos .....                  |       |           |       |         |
| 5                           | Buques   | Suma .....                          | 8     | 82        | 1637  | 13      |



**Lista de los buques destinados á la expedicion liber-  
tadora del Perú.**

ALMIRANTE DE LA ESCUADRA

**LORD COCKRAN.**

| BUQUES.            | CAÑONES.   | HOMBRES.    | COMANDANTES.    |
|--------------------|------------|-------------|-----------------|
| ORIGINS.....       | 50.....    | 330.....    | CAPITAN Crosby. |
| SAN MARTIN.....    | 64.....    | 400.....    | ” Wilkinson.    |
| LAUTARO.....       | 36.....    | 254.....    | ” Gaiso         |
| INDEPENDENCIA..... | 32.....    | 210.....    | ” Foster.       |
| GALVARINO.....     | 18.....    | 116.....    | ” Spray.        |
| ARAUCANA.....      | 16.....    | 96.....     | ”               |
| PUEYREDON.....     | 10.....    | 72.....     | ”               |
| MOTEZUMA.....      | 10.....    | 60.....     | ” Gornig.       |
|                    | <u>236</u> | <u>1538</u> |                 |

*De toda la tripulacion de estos buques, una tercera parte es de buenos marineros ingleses, otra de los mismos Chilenos, y la restante es de soldados de marina.*

TRANSPORTES.

COMANDANTE Y CAPITAN GENERAL DE LA EXPEDICION LIBERTADORA DEL PERU

|  |          |
|--|----------|
| Santa Rosa .....                               |          |
| Consecuencia .....                             |          |
| Minerva .....                                  |          |
| Magdalena .....                                |          |
| Emprendedora.....                              |          |
| Gaditana .....                                 |          |
| Geresana .....                                 |          |
| Perla .....                                    |          |
| Dulores .....                                  |          |
| Peruana .....                                  |          |
| Maquena .....                                  |          |
| Aguila .....                                   |          |
| Terrible .....                                 |          |
| Golondrina .....                               |          |
| Total de toneladas de los<br>transportes 6500. |          |
| Suma de las fuerzas.....                       | 5 6 0 0. |
| Tripulacion de buques.....                     | 1 5 3 8. |
| TOTAL DE LA FUERZA.....                        | 7 1 3 8. |

**D. JOSE DE SAN MARTIN.**

REGIMIENTOS COMANDANTES

|                            |                 |                           |
|----------------------------|-----------------|---------------------------|
| Granaderos á caballo.....  | Abarado.....    | } Tropas de Buenos-Ayres. |
| Cazadores.....             | Necochea.....   |                           |
| Artilleria 28 piezas.....  | Borgoñe.....    |                           |
| Compañia de coheteros..... | Alind.....      |                           |
| Regimientos N.º 7.....     | Conde.....      |                           |
| ..... 8.....               | Martinez.....   | } Tropas de Chile         |
| ..... 4.....               | Desa.....       |                           |
| Infanteria..... 2.....     |                 |                           |
| ..... 4.....               | Sanchez.....    |                           |
| ..... 5.....               | Larrasabal..... |                           |
| ..... 1.....               | Thomson.....    |                           |

BUENOS-AYRES.

IMPRESA DE LA INDEPENDENCIA.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

TERCERA (Retaguardia)

|          |         |                           |       |  |            |    |     |      |   |
|----------|---------|---------------------------|-------|--|------------|----|-----|------|---|
| 1        | Fragata | <i>Jerezana</i> .....     | Nº 15 | Batallón Nº 7 de los Andes                               | 3          | 19 | 439 |      |   |
| 1        | "       | <i>Perla</i> " .....      | " 16  | Una Comp. Artilleria de Chile .....                      |            | 2  | 50  | 6    |   |
|          |         |                           |       | Una id. de Artesanos .....                               |            | 3  | 50  |      |   |
|          |         |                           |       | Cuadro del Rej. de Dragones                              | 1          | 27 | 2   |      |   |
| 1        | "       | <i>Mac-henna</i> " .....  | " 17  | Batallón Nº 5 de Chile .....                             | 3          | 17 | 324 |      |   |
|          |         |                           |       | Un esc. Granaderos a caballo .....                       | 1          | 9  | 130 |      |   |
| 1        | "       | <i>Peruana</i> .....      | " 18  | Hospital i cirujanos Cuadro del Bat. Nº 6 de Chile ..... | 1          | 39 | 13  |      |   |
| 1        | Goleta  | <i>Golondrina</i> " ..... | " 19  | Armamento i repuestos                                    | —          | —  | —   | —    |   |
| 5 Buques |         |                           |       |  | Suma ..... | 9  | 116 | 1008 | 6 |

RESUMEN

|           |        |       |    |          |                     |    |     |      |                  |
|-----------|--------|-------|----|----------|---------------------|----|-----|------|------------------|
| 4         | Buques | ..... | 1ª | División | .....               | 6  | 75  | 1473 | 6                |
| 5         | "      | ..... | 2ª | "        | .....               | 8  | 82  | 1637 | 13               |
| 5         | "      | ..... | 3ª | "        | .....               | 9  | 116 | 1008 | 6                |
| 14 Buques |        |       |    |          | Total jeneral ..... | 23 | 273 | 4118 | 25 <sup>79</sup> |

Hay otros elementos externos que es interesante precisar. La goleta *Montezuma*, por su velocidad, recibe el destino de correo de la Escuadra<sup>80</sup>. Espejo refiere cómo San Martín prepara un plan de señales con banderas y gallardetes con diversos colores y figuras "...para usarlos de día en tiempo claro". Asimismo, se considera otro tipo de señales para la noche o en caso de densa niebla, y están integradas por fuegos con tiros de fusil y cañón, uso de faroles<sup>81</sup>.

El tema del buque a vapor aparece entre las ilusiones vinculadas con la gestación de la Expedición Libertadora. Miller refiere cómo el *Estrella de la Mañana* representa para el Gobierno chileno una inversión de 7,000 libras esterlinas, mas su agente en Londres, Alvarez Condarco, "...se negó juiciosamente..." a hacer mayores desembolsos y se abandona el proyecto<sup>82</sup>.

Otros testimonios también consideran esta posibilidad frustrada. Desde Buenos Aires, el 14 de julio de 1818, el Comodoro Bowles, de la *Amphion*, en una carta al Almirantazgo británico refiere cómo en Chile se espera a Lord Cochrane "...en un barco a vapor llamado *Rising Star* lanzado últimamente en el *Tamesis* y se estima que mandará con toda seguridad las fuerzas navales de Chile"<sup>83</sup>.

No obstante, Cochrane expresa:

"En esta coyuntura el "*Rising Star*", barco de vapor que... habia quedado contruyendose en Londres, llegó á Valparaiso demasiado tarde, sin embargo, para tomar parte en las operaciones que á la sazón ya estaban terminadas por haberse rendido la marina española"<sup>84</sup>.

*"Aunque el Rising Star fuese al presente de poca utilidad, por lo que toca á operaciones navales, era el primer vapor que habia surcado el Pacífico..."<sup>85</sup>*

En la urdimbre confusa y contradictoria de estos datos hálbase del viaje del *Rising Star* entre Gravesend y Valparaíso; la partida, el 22 de octubre de 1821, la llegada a Valparaíso en abril de 1822.

Igual, en otro nivel, que la ilusión del buque a vapor es la esperanza en los cohetes<sup>86</sup> que se alimenta hasta el momento mismo de la Expedición Libertadora cuando por diversas razones, según refiere Otero, San Martín suspende la fábrica de los *"...tan sonados cohetes..."<sup>87</sup>*.

Entre los múltiples problemas que encara la Expedición Libertadora hay que precisar los centrales. El medular está en la unidad de mando de la Expedición; no obstante que la Escuadra tiene en Cochrane al Almirante, ésta es parte del ente mayor que reconoce en San Martín a su Jefe. En segundo lugar, es tema decisivo el del puerto del desembarco y la estrategia frente a Lima que esta decisión entraña. Por fin, en la marcha misma de las naves preocupa la vinculación entre éstas para evitar la posible pérdida de rumbo, la desconexión.

Miller elogia la forma como se realiza el embarque de las tropas y menciona especialmente al Coronel Las Heras y a los oficiales encargados de la operación<sup>88</sup>.

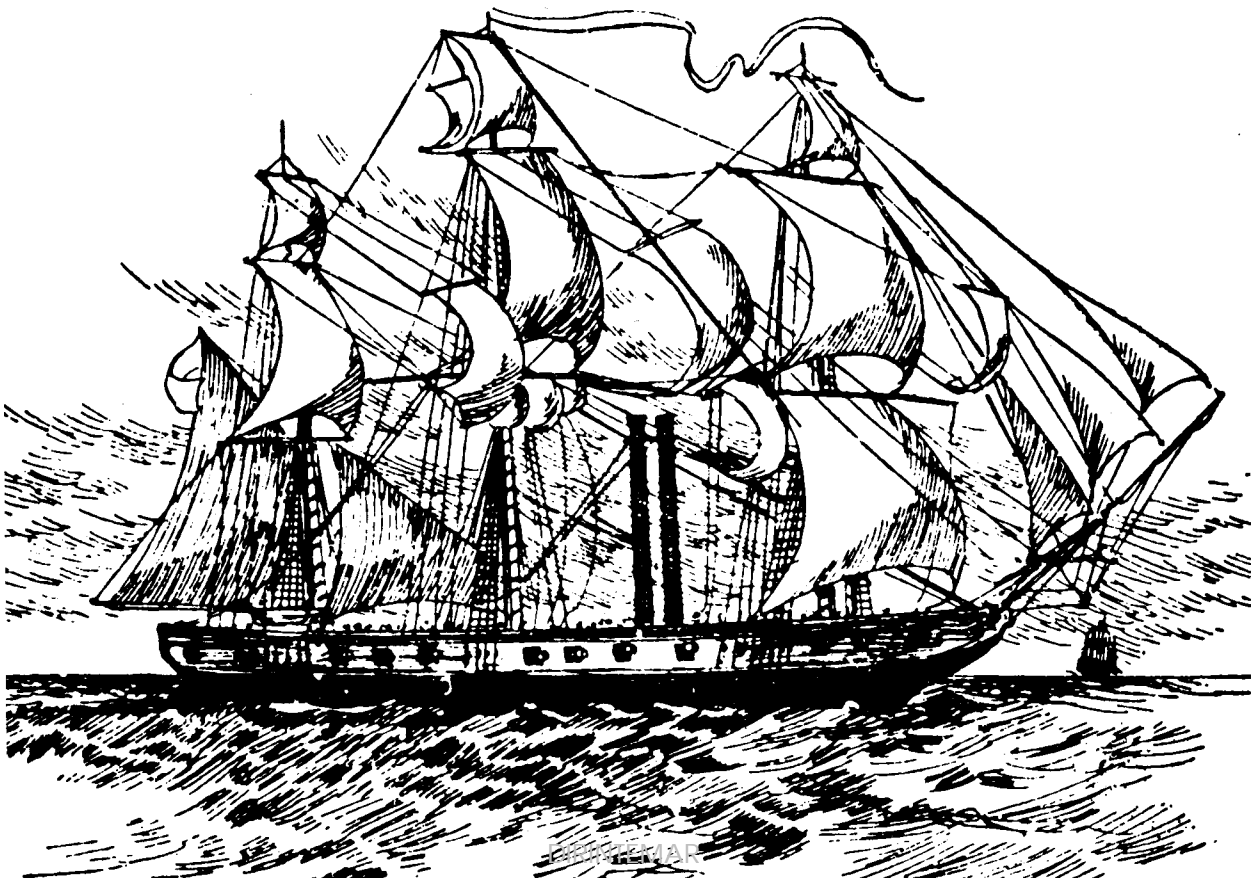
El diario de Pezuela consigna que en la Expedición hay un conjunto de 20 a 30 piezas de artillería y 4,000 fusiles<sup>89</sup>.

## LOS HOMBRES

Uno de los temas más cautivantes de la Expedición Libertadora es el del conjunto humano embarcado en los buques de guerra y en los transportes. Puede establecerse un diverso origen y una diversa vocación. Están los soldados de los cuerpos argentinos y chilenos que se embarcan en la Expedición; están los marineros extranjeros, contratados especialmente para prestar sus servicios técnicos; están los oficiales, también extranjeros, que se incorporan por fe en la idea de la libertad de América, por ánimo de aventura; está, en fin, el cuadro de oficiales sudamericanos, argentinos, chilenos, peruanos, con diversa jerarquía y diverso mando; está el personal civil con altísima función directiva; están en fin los hombres rectores de la Expedición: San Martín, Cochrane, Guise, Monteagudo.

En el panorama de la Expedición Libertadora la organización de ella desde los primeros días hasta los aprestos posteriores al segundo crucero de Cochrane, merece el mayor encomio. Es grave el conjunto de dificultades de orden económico, de orden

Dibujo del *Rising Star*, en R.A. Fletcher,  
*Steam-Ships. The story of their development  
to the present day.* London, 1910.



de disciplina, de búsqueda de contingente humano, de orden técnico, que hay que afrontar y vencer. Aquí no puede omitirse el enaltecimiento de las virtudes de perseverancia, dedicación y sacrificio de San Martín y de O'Higgins, ambos hermanados por la misma certidumbre.

Pocas veces en la historia de América se ofrece con más entrañable rigor el vínculo entre dos hombres, nacidos en regiones distintas, pero absolutamente enlazados y mutuamente entretreídos por el objetivo indeclinable del cual participan ambos. La Expedición Libertadora es no sólo un triunfo militar y un triunfo político; ella es el fruto de la constancia humana y de la claridad frente a un nítido deber.

Miller, entre múltiples fuentes, subraya los obstáculos que hay que superar, y recuerda, inclusive, las divisiones entre Cochrane y Guise perturbadoras del panorama de verdad ya ensombrecido.

Hay que enaltecer, asimismo, el esfuerzo de los comerciantes, de la gente privada, que ayuda a la Expedición con claro sentido, con clara noción de su rumbo histórico, como antes se dice<sup>90</sup>.

Los "epistolarios" de San Martín y O'Higgins son el mejor derrotero para advertir las dificultades y reconocer cómo se doblegan. En marzo de 1817 desde Buenos Aires

*"...la gran dificultad es la del armamento de los buques, no por imposibilidad de los Estados Unidos, y sí por no fiar los grandes intereses que se necesitan para ellos en manos poco seguras..."*<sup>91</sup>.

*"Es preciso, pues, aprovecharnos llevando nuestras armas al corazón del Perú. Esto supuesto, se hace necesario combinar los términos y preparar el éxito de la empresa. Lo primero es mover el ejército con seguridad, y no puede hacerse sin una fuerza naval que domine el mar Pacífico. Considero suficiente el número de cinco corbetas, y nada menos, bien equipadas y artilladas; pero falta plata"*<sup>92</sup>.

O'Higgins en mayo de 1818 le explica a San Martín:

*"...Es también preciso que usted se empeñe con el gobierno de esas provincias, en que nos facilite cuantos marineros ingleses y americanos se puedan remitir por mar á Valparaíso, para tripular nuestros dos navíos el Lautaro y el San Martín (que éste es el nombre que hemos dado aquí al Cumberland)"*<sup>93</sup>.

En 1819 también a O'Higgins:

*"Se va a descargar sobre mí una responsabilidad terrible, pero si no se emprende la expedición al Perú, todo se lo lleva el diablo"*<sup>94</sup>.

Antes, el 12 de diciembre de 1817, desde Santiago de Chile, San Martín le dice a su Gobierno:



*“En una palabra, sin marina pujante no se puede emprender sobre Lima y si no se emprende, creo que el ejército de los Andes debe retirarse al otro lado de la Cordillera y variar el sistema de guerra”<sup>95</sup>.*

Este recuerdo de los años anteriores y de la angustiosa insistencia de O’Higgins y de San Martín sobre el insustituible valor de la Marina y sobre el camino del mar para llegar al centro del Virreinato peruano, es la nota de mayor profundidad, de mayor valor humano, en la preparación de la Expedición Libertadora; es muestra evidente de una decisión inequívoca que congrega las voluntades de San Martín y de O’Higgins, de Zenteno y de Monteagudo y de múltiples votos que viven semejante convocatoria de unidad frente a un empeño militar, reflejo de un destino histórico común y de una vida presente entrelazada de manera insoslayable.

En la variedad de tipos humanos que asume la empresa que dirige San Martín, es Lord Cochrane el hombre que aporta su peculiaridad humana con mayor fuerza y sin disimulo. Hay en él una interesante conjugación de altas virtudes técnicas, don de mando, sugestión humana, valor, audacia; y de otro lado, hállese presente una constante y personalísima afirmación que en algún caso puede entenderse como expresión vanidosa, en otro como voluntad de poder, mas, hay en el gran marino inglés un coeficiente de aventura y de afán protagonista, que convierte su presencia en un contradictorio esquema: factor valiosísimo y de seguridad guerrera, y habitual modo conflictivo de conducta.

Aquí, en la incorporación de Cochrane al esquema legal y orgánico de la Expedición Libertadora se halla —como bien lo asume la historiografía— el tropiezo final que antecede a los esperanzadores 20 y 21 de agosto de 1820.

Bulnes piensa que los cruceros de 1819 estimulan en Cochrane la vieja imagen del Perú, centro del oro y de la opulencia; piensa que desarrolla *“sus apetitos de dinero en la proporcion en que veia la facilidad de adquirirlo”<sup>96</sup>*. El triunfo de Valdivia acrecienta su seguridad personal y su afán por un rápido regreso a las costas peruanas.

Igual a la vivencia de 1821 en el Perú, ya en los días finales de Valparaíso, está clara, como bien lo recuerda Bulnes, la diversa imagen de la guerra en el Perú que vive en el ánimo de San Martín y del Jefe de la Escuadra. Este piensa en un empeño breve y rápido que ataque los puertos, perturbe el comercio, viva de los valles vecinos, imponga contribuciones, se apodere de los recursos de la aduana, en suma, una guerra de sorpresa, de rapidez, de violencia veloz y espectacular<sup>97</sup>.

En cambio, para San Martín el ejército embarcado y la escuadra misma tienen el valor del alegato que se desprende de

## LA EXPEDICION LIBERTADORA

la sola presencia, del solo testimonio; el fundador del Estado Peruano, como se reitera con verdad habitualmente, quiere la Independencia del Perú, obra, no de la guerra sino de la libre expresión de los espíritus, con el apoyo, con el respaldo, que ofrece la Expedición Libertadora. Ambas concepciones militares, sin duda alguna, tienen que hacer con la personalidad de uno y otro caudillo. Aquí, en la coordinación de hombres no sólo distintos en estilo, sino de idiosincrasia contrapuesta, se halla un escollo que a ratos parece invencible en los preparativos finales entre Santiago y Valparaíso.

El ánimo de Cochrane sufre violencia cuando se desecha el proyecto de un nuevo crucero al Perú y cuando se encaminan los desvelos a la preparación de la gran Escuadra y del Ejército embarcado<sup>98</sup>.

En fin, bien se sabe y no es necesario renovarlo con detalles, cómo los desacuerdos con Guise y Spry, renuevan ese signo de controversia que acompaña hasta las últimas horas a la Expedición de San Martín y O'Higgins. Cochrane protesta y se acepta su reclamo por el nombramiento de Spry como segundo jefe de la *O'Higgins*, el buque del Almirante. Luego nuevas expresiones de su oposición a Guise empañan las semanas inmediatas a la partida de las naves<sup>99</sup>.

En el orden humano la Expedición Libertadora sale de Valparaíso presidida por un ánimo común de servicio a la libertad de América, mas, presidida, asimismo, por los desacuerdos potenciales y por las banderías que viven en el personal directivo de la Expedición y en sus seguidores.

Ocioso es renovar el valor sustantivo de la presencia de O'Higgins, de Zenteno, de Cruz, y del esfuerzo de Chile encarnado en estos hombres, quienes al servir a la Independencia del Perú manifiestan la unidad sin fragmentos aislados de la Emancipación Hispano-Americana; unidad más luminosa aún entre el Plata, Charcas, Chile, Perú, donde la Independencia de cada uno de los pueblos y su perdurabilidad está sometida al asentamiento del triunfo patriota en cada una de las naciones. En pocas circunstancias muéstrase más notoria la unidad de una tarea histórica, en la variedad de pueblos radicalmente entretejidos.

O'Higgins, siempre fiel al objetivo común, y a la vera de San Martín, unido al Perú en sus años de retraimiento final, reconoce entre nosotros no sólo cobijo y hermandad, sino sincero afecto que está al lado del antiguo Director de Chile, hasta las horas de su muerte en el ambiente tradicional de Lima. O'Higgins no es un extranjero para los peruanos.

No puede omitirse una mención a Bernardo Monteagudo, siempre cercano a San Martín, y sostenedor animoso y beligerante del esfuerzo que a ratos parece desmayar.

Es Bernardo Monteagudo uno de los artífices del esfuerzo común y más tarde de la Marina de Guerra del Perú. Él está al lado de San Martín como su consejero ideológico y político y está como orientador del sistema protectoral que se organiza en Lima.

Vale aquí un encomio legítimo de las virtudes intelectuales y de la eficacia humana de Monteagudo. Es sin duda, uno de los grandes políticos del tiempo y uno de los hombres que entiende lo ideológico como el primer quehacer de las cosas públicas. Para él, puede decirse, es el pensamiento el vértice orientador de la política.

El *Mártir o Libre* de Buenos Aires, el *Censor de la Revolución* de Santiago de Chile, o *El Pacificador del Perú*, son hitos que demuestran su preocupación proselitista en el orden de las ideas y de los empeños concretos.

El está en Santiago para fortalecer el ánimo que prepara entre diversas contradicciones la Expedición Libertadora; él está con San Martín en la búsqueda de un Estado autoritario que evite la anarquía y el desgobierno; él está, en fin, en el "Manifiesto de Quito", documento capital no sólo para la biografía del primer Ministro de Guerra y Marina del Perú, sino para el cabal conocimiento del proceso de la Emancipación Americana.

Hombre inteligente, con conciencia de su valer intelectual, con sólida fuerza humana, es Monteagudo en muchas circunstancias, hombre violento y conflictivo que no admite vacilaciones frente a las certidumbres que vive.

Juan García del Río, nacido en Cartagena, ofrece al variado conjunto humano que se embarca en Valparaíso una nota de discreción humana, de delicadeza, de buen uso del idioma. Sin la fuerza vital de Monteagudo, se acerca al violento Ministro de San Martín por su vocación intelectual y por su devoción a los valores de la cultura. En el espíritu verdaderamente americano de esos años fundacionales, es Juan García del Río, el caso ejemplar de un colombiano que sirve a las órdenes de San Martín en Chile, y que más tarde es Ministro de Relaciones Exteriores del Perú y junto con Paroissien su primer representante diplomático en Europa.

Martín Jorge Guise aporta no sólo su vocación y experiencia de gran marino, además, va a demostrar en su conducta una línea respetable y discreta. Es el caso, junto con Miller en las tareas del Ejército, de un inglés que se une al destino histórico del Perú, a sus instituciones soberanas nacientes y a lo que puede entenderse como el criterio y la sensibilidad peruanos. Guise, en Valparaíso, sin duda no imagina hasta qué intimidad y hasta qué grado de pensamiento y de afecto va a encuadrar su vida en las cosas y en el destino del Perú. Guise, que se incorpora en todos los órdenes a la vida nuestra, puede entenderse como los peruanos de las actuales generaciones entendemos a

Monteagudo, y a Vivero, como uno de los fundadores de nuestra Marina de Guerra y su Comandante General.

Y no puede olvidarse a Toribio Luzuriaga, el gran ancashino que encarna la tangible presencia del Perú en el Ejército embarcado en Valparaíso; siempre hombre cercano a San Martín, y testimonio del afán del Perú y de sus hombres por la independencia integral de la América del Sur.

En el variado conjunto humano merece una especial mención Diego Paroissien, médico, edecán de San Martín, inglés como otros hombres que se hallan en el mando y en tareas menores de la Escuadra, quien deja un bello relato de la Expedición Libertadora.

Y vale recordar a Rudecindo Alvarado "*á la cabeza del célebre regimiento de Granaderos á caballo me embarqué en Valparaíso para expedicionar al Perú...*"<sup>100</sup>. Y entre los argentinos, además del salteño Alvarado, a Mariano Necochea, Coronel en el Regimiento de Cazadores en la escolta de San Martín; a Pedro Conde, Coronel, asimismo, al mando del Batallón N° 7 del Ejército de los Andes; a Juan Gregorio Lemos, el Intendente que más tarde es uno de los testimonios en la controversia con Cochrane; a Tomás Guido, secretario particular de San Martín, siempre hombre de su confianza, fiel al futuro Protector, testigo de la Conferencia de Punchauca y de las últimas horas de San Martín en el Perú. Y a Enrique Martínez, "oriental" como Eugenio Garzón, Coronel del Batallón N° 8; a los chilenos José Manuel Borgoño y Santiago Aldunate; al colombiano Juan Paz del Castillo; y a los españoles Juan Álvarez de Arenales, José Caparrós, andaluz, de temperamento festivo; a Antonio Alvarez Jonte, madrileño, Auditor General de Marina, quien muere más tarde en Pisco y recibe sepultura en la Iglesia Matriz del Puerto; a Juan O'Brien, irlandés; a Isidoro Suárez, porteño, y unido todas las horas a la historia de nuestra caballería; al paraguayo José Félix Bogado, quien participa en nuestra guerra hasta los días de Ayacucho; al mendocino José Félix Aldao; al "saboyano" Alberto Bacler D'Albe, ingeniero de profesión; a Federico Brandsen, francés como Guillermo Prunier, quienes, se vinculan intensamente con el Perú en los años de la guerra; en fin a Francisco Vidal, el bravo muchacho "supano" quien se une a Cochrane en 1819 y está presente en el ataque a Valdivia.

Bello es sin duda el conjunto variado y unitario de hombres de todos los rumbos de América; españoles, ingleses, de oficios diversos, de distintos niveles intelectuales, agrupados en la Expedición Libertadora, la "gran noticia" de esos días en el mundo americano.

O'Higgins le expresa al gobierno de Buenos Aires: "*De toda la tripulación de estos buques una tercera parte es de buenos ma-*

*rinios ingleses, otra de los mismos chilenos y la restante es de soldados de marina*"<sup>101</sup>.

### RUMBO AL PERU

No puede omitirse un fragmento de Cochrane que contempla la salida de la Expedición:

*"El 21 de agosto de 1820, se dió la escuadra á la vela en medio de las aclamaciones entusiastas del pueblo, el cual se enorgullecia de ver que en tan poco tiempo, no solo habia sido humillado el poder español, sino que tambien se hallaban en el caso de enviar un ejercito para libertar al principal estado que quedaba bajo su dominio"*<sup>102</sup>.

El día 25 está la Escuadra en Coquimbo, donde se reúne con el bergantín *Araucano* —*Arauco* en algunos textos— que entra al puerto para recibir a bordo al batallón N° 2 que se encuentra en espera. El citado día Cochrane, en la *O'Higgins*, ingresa a la bahía y prepara lo necesario para la salida del bergantín *Araucano* y el transporte del cuerpo antes indicado. Al día siguiente, el 26, *"...volvimos á desplegar velas..."*<sup>103</sup>.

Hay un simpático testimonio de García del Río, quien subraya los peligros de la navegación; de un lado el empeño por evitar que alguna embarcación se desconecte del conjunto, y de otro, los riesgos de una vecindad muy estrecha. Sostiene que la *O'Higgins* y el *San Martín*, el *San Martín* y el *Lautaro* y éstos y el *Potrillo*, en diversas oportunidades, se encuentran tan próximos y con la circunstancia de la oscuridad y de los vientos *"...que puede contarse como el mejor agüero que no hubiesen sufrido daños considerables"*<sup>104</sup>.

Desde el día 27 hay preocupación por el anuncio de un posible temporal, que se manifiesta, según algunos testimonios, el día 30. Efecto de estas circunstancias es la separación del convoy del transporte *Aguila*, en la noche del 30, con 700 hombres embarcados del batallón N° 4; según Miller, por un descuido del piloto de guardia se separa la *Santa Rosa*<sup>105</sup>.

Los desacuerdos entre San Martín y Cochrane se manifiestan, según lo expresa éste, en el tema del puerto de desembarco y en la actitud inmediata respecto a la tónica guerrera. Refiere el Almirante que San Martín, cuando salen de Coquimbo, piensa en un desembarco cerca de Trujillo, lo que según Cochrane originaría grave descontento en la tropa que viaja con la esperanza de una pronta llegada a la capital del Virreinato. Piénsase en la fórmula intermedia del desembarco en Pisco como lugar que no obliga a una acción inmediata frente a Lima, y que en otro extremo permite, por su relativa cercanía, una acción que la contemple como objetivo más o menos remoto. Cochrane

con ilusión y con seguridad habla de la posibilidad de actuar de inmediato y con firmeza frente a Lima. Ahora se perfila clarísimo uno de los grandes desacuerdos entre los primeros hombres de la Expedición Libertadora; aparece nuevamente definida la actitud de San Martín que quiere la Independencia no como fruto de una hazaña militar, sino como consecuencia de un proceso de afirmación espiritual donde el ejército suyo ofrece el respaldo de las armas para la mejor y libre expresión de voluntades<sup>106</sup>.

Uno de los problemas que afronta la expedición, a más de los señalados, es el de la extinción de las reservas de "aguada", tema que está en diversos testimonios y que lo reitera Torrente cuando sostiene que "...se hallaba casi consumida la aguada que habia sacado de Valparaiso...", en la circunstancia de llegar a la Punta de Caballo que es el tercer lugar de reunión de la "Escuadra". En esta circunstancia se opta por el inmediato acercamiento a Paracas<sup>107</sup>.

Entre los testimonios más vivos de la Expedición Libertadora, y de su tránsito de Valparaíso a Paracas, está el de Paroissien, hombre interesante y curioso, entre los más cercanos al General San Martín; médico y diplomático ocasional, deja un relato analítico de las diversas incidencias. La nota del 21 de agosto: "*Como por la tarde soplara una brisa, todos los barcos tomaron el largo*". Luego del encuentro con el Araucano, en Coquimbo, para el 25 de agosto, anota: "*En la tarde abandonamos Coquimbo y uniéndonos al convoy que esperaba en la ensenada, tomamos el mejor rumbo posible, con viento norte y mucha neblina*". El 26, "*el viento mejor. Todos juntos*". El 27, sostiene: "*Notamos que nos vamos acercando al trópico debido al creciente calor, aunque éste de ningún modo es desagradable*".

Aparecen críticas a la estructura misma de la marcha de la "Escuadra"; cómo los buques no conocen su exacta posición, cómo no hay una clara relación entre ellos; con morosidad curiosa relata los incidentes de la navegación de la fragata *Aguila*:

*"Esta irregularidad es la que en gran parte dificulta nuestro avance, ya que cada barco por separado ignora la posición que debe mantener. Temo que esta desgraciada separación sea la causa que nos haga navegar más hacia el Este para llegar al punto de la cita cerca de Arica, lo cual nos llevará cerca de tierra, donde no sopla el viento —en vez de ir directamente a Nazca— nuestro tercer punto de reunión. Esto es más lamentable aún, ya que es imposible tener mejor tiempo que el de ahora, o un ejército más saludable. Hay sólo tres hombres muy graves en el hospital, gracias a las precauciones tomadas por el General [San Martín] y la abundancia de buenas provisiones"*<sup>108</sup>.

En la nota del día 7 afirma con ilusión: *"El convoy impulsado por una fresca brisa proporcionaba uno de los espectáculos más interesantes que he visto, algo pintoresco y a la vez grandioso, si se considera la misión que cumplirá llegado a su destino"*<sup>109</sup>.

El 7 de setiembre, según Miller a las 6 de la tarde, llega la Escuadra a Paracas y realiza la travesía de 1,500 millas en 16 días.

Los diversos informes de Quimper al Virrey Pezuela, que recoge la *Gaceta del Gobierno de Lima*, ofrecen una prueba interesante, e inmediata a los hechos, sobre la llegada de la Expedición Libertadora, lugar del desembarco y reacción de las poblaciones inmediatas<sup>110</sup>.

Paroissien escribe en la nota correspondiente al 8 de setiembre:

*"Al amanecer, el General [San Martín], Almirante [Lord Cochrane] y [Coronel Juan Gregorio de las] Heras fueron a hacer un reconocimiento a tierra. Se ordenó desembarcar las tropas y los regimientos Nos. 11, 2 y 7 con 50 granaderos y 2 cañones de pequeño calibre, en lanchas y balsas. Los hombres se formaron en tierra sin oposición alguna. Los pocos pescadores y sus familias, que habitan las miserables chozas en la playa, temerosos que se repitiera la misma escena tan desagradable que tuvo lugar en nuestra última visita, huyeron precipitadamente al interior, y aunque se veían varios jinetes en las lomas vecinas, no se aventuraron a acercarse, quedándose a una milla de nosotros"*<sup>111</sup>.

El desembarco propiamente concluye el día 12 y es el tema de la permanencia en Pisco uno de los que va a suscitar igualmente discrepancias con Cochrane. Entretanto el *Aguila* y la *Santa Rosa* ya se reincorporan a la Escuadra, aquél el día 9 y ésta el día 16<sup>112</sup>.

Afirma Cochrane que desde el 8 *"...con gran sentimiento mio..."* desembarcan las tropas y se permanece 50 días en *"total inacción"*, salvo la marcha de Arenales a la Sierra. Asimismo manifiesta que el General San Martín no quiere entrar inmediatamente a la villa de Pisco, no obstante lo limitado de su defensa<sup>113</sup>.

Dentro de la concepción sanmartiniana de la guerra de la Independencia en el Perú; dentro del esquema en el cual la acción guerrera no es el impulso primario, el desembarco en Pisco agrupa todas las ventajas y elimina los riesgos de un enfrentamiento militar imprevisto. Además, se realiza el objetivo de anuncio próximo a Lima, mas no inmediato a la capital<sup>114</sup>.

La historiografía peruana, y en ella Mariano Felipe Paz Soldán y Nemesio Vargas, insisten en renovar el elogio que merece San Martín por la llegada de la Expedición Libertadora. Vargas enaltece la obra de San Martín que supera discordias, rivalidades,



GACETA EXTRAORDINARIA  
DEL GOBIERNO DE LIMA

DEL MARTES 12 DE SETIEMBRE DE 1820.

---

*El Excmo. señor virey ha recibido del señor coronel comandante general de la costa del sur D. Manuel Quimper los cinco partes siguientes relativas á las ocurrencias de Pisco.*

PRIMERO.

Excmo. Señor. = Son las cinco y media de la tarde, hora én que se me presentan á la vista como diez velas entre grandes y pequeñas por el boqueron de San Gayan, y sin duda alguna creo sea la expedicion insurgente tan decantada. Sirva esto á V. E. de prevencion para sus sucesivas operaciones, que yo ofrezco á V. E. hacer de mi parte todo lo posible, y prestarle noticias repetidas segun sus movimientos.

Dios guarde á V. E. muchos años. Pisco setiembre 7 de 1820. = *Manuel Quimper.* = Excmo. señor virey, capitan general del reyno, don Joaquin de la Pezuela.

SEGUNDO.

Excmo. Señor. = Consecuente al parte volante que di á V. E. la tarde de ayer sobre los buques de la esquadra enemiga que se dexáron ver por el boqueron de este puerto, debo decir á V. E. que



son las diez de la mañana, y no han hecho el menor movimiento, ni maniobras que indiquen su desembarco: pero existen fondeados en la enseña de Paraca diez y seis buques de todos portes, habiéndose levado muy de mañana los dos que fondearon en direccion del castillo, como para reunirse á los demas, habiendo llevado consigo el *Canton*, *Rebeca* y bergantin de Castro que se hallaban en este fondeadero, habiéndose ido á pique con los tiros del castillo la goleta *Jesus Maria*, la que abordaron las lauchas de la *Congreso* y otra goleta de la esquadrilla.

Con este motivo hice la reunion de mi tropa en la plaza de esta villa, que en muy breves momentos quedó desamparada por la fidelidad incomparable de todos sus vecinos. Destaqué dos partidas de caballería, la una sobre el punto de Paraca al mando del alférez don Ramon Cabezas, y la otra sobre la boca del rio, á la del de igual clase don Ignacio Alzaga, para que estuviesen á la mira de las operaciones enemigas. Ya de dia se me han concentrado sin novedad, y sigo en la misma observacion con el designio de hacerles algun mal, si pudiese: y si no, sujetarme á las superiores órdenes é instrucciones que tengo anticipadamente de V. E.

Dios guarde á V. E. muchos años. Pisco septiembre 8 de 1820. = Excmo. Señor. = *Manuel Quimper*. = Excmo. señor virey don Joaquin de la Pezuela

### TERCERO.

Excmo. Señor. = A las diez de la mañana del dia de ayer dí á V. E. parte de no haberse descubierto hasta aquella hora las intenciones del enemigo fondeado en Paraca, sobre desembarco. Pero

aun no serian las doce quando mis descubiertas sobre aquel punto me diéron parte de estarse desembarcando en la Puntilla la gente de los buques. Redoblé mis partidas, y á la una ya se me avisó de haber en tierra tres columnas bastante respetables, y como dos oficiales montados. Con este aviso, y permaneciendo yo desde la tarde anterior con toda mi tropa sobre las armas en la plaza de esta villa y playas de este puerto, me dirigí sobre el enemigo con cincuenta montados de esta compañía de auxiliares de Pezuela con su capitan, y alférez don Ramon Cabezas, con el objeto de reconocer su fuerza, y de batir sus descubiertas, si acaso se descuidaba en abanzarlas demasiado. Haciendo mi marcha por el camino de la playa, y como á tres millas de Pisco, advertí que se hacia á la vela del centro de la esquadra enemiga, una goletita que resultó ser la *Congreso Chileno*; la qual dirigiendo su rumbo y maniobras por los movimientos que yo hacia, así que se puso en nuestro paralelo, viró en demanda de tierra hasta ponerse casi pegada á la costa, en cuyo estado empezó á batirme con tan buen suceso que en el primer tiro creí haber perdido el centro de mi columna; pues pasando sobre él, cayó la bala á mi vista, y pude recogerla; lo mismo que la segunda, que en mas baxa direccion cayó á los pies del guia que llevaba para mi marcha. Por lo que puedo asegurar á V. E. que ambas á dos fuéron del calibre de 18: con cuyo motivo, y persuadido que la dicha goleta no tenia mas objeto que proteger las marchas de sus columnas, y limpiar las playas de quanto pudiera embarazarlas, hice variar de direccion, por no exponer mi gente, hasta ponerme fuera de sus tiros, que fuéron continuados, pero ya sin fruto. Así continué mi marcha hasta ponerme á dos millas de

Paraca, de donde divisaba claramente los movimientos de la esquadra: y apenas habia mandado hacer descanso, quando me llega un parte de mis descubiertas, de venir ya marchando la gente desembarcada en número de quatro columnas, y que uno de á caballo se habia separado un poco de ellas haciendo acciones de llamarlas. A este tiempo, que serían las tres de la tarde, comenzó la *Isabel* á hacer salva, que correspondieron los demas buques armados, lo que me indicó serían honores al general que desembarcaba; pues á poco rato, se me dió otro parte de ser cinco las columnas que marchaban uniformadas de blanco, encarnado y azul. Con estos avisos, permanecí en mi posicion hasta que pude distinguir el brillo de las bayonetas, y contestar el número de las cinco columnas que se me habia dicho, y la de reserva, que á pesar de las sombras de la tarde y matorrales del camino, unas veces se distinguia al claro y otras en confuso. Deseoso de cerciorarme mas individualmente del total de dicha fuerza, dexé mi posicion por tomar otra que me proporcionaba el terreno para poderme emboscar, y contar por el flanco derecho sus filas y divisiones. Sin embargo, puesto ya el sol, y oscureciéndose cada vez mas la noche, tuve que dexar mi observacion, y emprender mi retirada á la chacra dicha San Martin, que está situada á tres millas de Pisco, que era el punto que tenia de antemano determinado de reunion: por lo que no puedo dar á V. E. hasta hoy una noticia qual apetezco sobre el número y calidad de la fuerza del enemigo que ha desembarcado en estas playas, sino que ha presentado cinco columnas sólidas, en cuyo orden continuó su marcha hasta que la oscuridad me privó el verlo, las mismas que por su bulto menifestaban ser batallones de 700 á 800 plazas, sin calcular sobre la reserva, por las razones que tengo expuestas. De modo que si

los buques no reservan en sí con algun particular objeto mas gente que la que han desembarcado hasta ahora, creo que no me excedo en asegurar a V. E. que no pueden pasar de 4000 hombres.

A mi retirada, pasé por el leal y fiel pueblo de Pisco poco despues de oraciones: y tuve la satisfaccion de ver enteramente abandonado aquel pueblo; y de no encontrarse en él persona alguna de ninguna edad, clase ni sexô. A las siete de la noche llegué al citado punto de reunion. Al momento traté de dar descanso á la tropa, y de que tomase algun alimento. Aún no se habia verificado, quando se sintieron toques de caja, y se distinguieron varios cohetes incendiarios con direccion á nuestro quarter: y temeroso de que el enemigo, encontrândo el pueblo desierto, y con noticia de mi paradero, pudiese acaso despues de un pequeño descanso, continuar su marcha con el objeto de sorprenderme, al momento me puse sobre las armas con mi pequeña division, y me puse en marcha para Chongos que está distante tres millas, para precaverme y ponerme á cubierto de mis sospechas en cumplimiento de sus superiores instrucciones con un enemigo que por su número y calidad de fuerza, V. E. mismo conocerá que es para mi irresistible.

Desde este punto, mandé inmediatamente dos patrullas de infanteria, y dos mas de avanzadas de caballeria que ocupasen las avenidas de Pisco, y no dexasen pasar á nadie, dándome aviso de todo, las mismas que se retiraron esta mañana sin novedad, y fuéron reemplazadas por una division de 32 hombres de auxiliares de Pezuela al mando de un oficial para que se ocupen en recorrer las circunferencias de la poblacion, y se empeñen en perseguir á qualquiera que se disperse de los enemigos. Tambien tengo embiados dos espías que no volverán hasta la noche, para que, concentrándose á la villa se

impongan de quanto pueda investigar, y pueda contribuir á ilustrar á V. E. de los planes, y sucesivas operaciones de este enemigo del rey y de nuestra pública tranquilidad.

En fin señor excmo., tengo la satisfaccion que el vecindario de Pisco ha tenido tiempo para salvar sus personas, é intereses: y que yo he salvado, y puesto en seguridad quantas armas y municiones é intereses tenía el rey, y esta guarnicion; que el enemigo no ha encontrado en la villa y sus inmediaciones, no digo recursos ni víveres, sino ni aún persona con quien hablar. Por lo tanto nada más me falta para mi completa satisfaccion, que es saber si mi conducta en estas circunstancias ha sido conforme en todo á las ideas de V. E., y si merece su superior aprobacion. Miétras la obtengo, viva V. E. persuadido que me desvelaré en estar al corriente de las operaciones del enemigo, valiéndome para ello de quantos ardides y recursos me proporcione mi situacion, y me sugiera la astucia militar; y que serè tan incansable en hacerles todo el daño que quepa en mi poder, como en dar á V. E. partes sucesivos de quanto considere digno de su superior conocimiento. =Dios guarde á V. E. muchos años quartel general de la costa del Sur en Chongos á las doce del dia 9 de setiembre de 1820.=Excmo. señor =*Manuel Quimper*. =Excmo. señor virey don Joaquin de la Pezuela.

#### QUARTO.

Excmo. señor.=En mi número 3 digo á V. E. este mismo dia entre otras cosas, que tenía puesta sobre la poblacion de Pisco una partida de 32 hombres de auxiliares de Pezuela al mando de un oficial para, que recorriese sus circunferencias, y persiguiese á los dispersos que pudieran encontrarse en ellas: y ahora tengo la satisfaccion de remitir á V. E. cinco prisioneros que me ha presentado dicha partida, de los quales quatro dicen ser del número 7, y

uno del número 2. Por no demorar á V. E. las noticias interesantes que de sus deposiciones podrá deducir su superior penetracion, no he hecho mas que hacerles dar una sencilla declaración que tambien incluyo á V. E., para que sirva al menos de contestar las que V. E. tenga á bien tomarles quando lleguen á su presencia. Por lo que dicen, se deduce sustancialmente que la fuerza de que se compone su actual expedición consiste en los cinco batallones de infantería número 2, 5, 7, 8, y 11; porque el número 4 y mayor parte de artilleros que venian en el *Aguila*, no ha llegado todavía, y que se decía había arribado á Coquimbo. A mas, traen de caballeria los granaderos de San Martin, cazadores de los Andes, y artillería montada. Los generales de tierra son San Martin y Heras; y sus ideas aumentar su fuerza, y montar la caballería. El tiempo, señor excmo. no me permite mas que asegurar á V. E. lo bien que se ha portado esta division en su primer ensayo militar, y la buena dirección del alférez don Ramon Cabezas que la mandaba sin ninguna desgracia." Por nuestra parte se han hecho los tales prisioneros: se les ha tomado seis fusiles, y muerto dos hombres. Lo que servirá á V. E. para su superior inteligencia. = Dios guarde á V. E. muchos años Quartel general de la costa del Sur en Bernales á 9 de setiembre por la noche de 1820. = Excmo. señor. = *Manuel Quimper*. = Excmo. señor virey capitan general del Reyno don Joaquin de la Pezuela.

#### QUINTO.

Excmo Señor.=Noricioso el enemigo de mis intenciones, y de la poca fuerza de mi division volante: trata de perseguirme y zeloso del daño que le he hecho hoy mando una partida gruesa con el objeto de sorprenderme: tube aviso de su proposito, y levanté mi quartel á Chongos, al medio dia se me avisó había entrado en san Miguel, una di-

vision buscando caballos , y al momento me puse en marcha para esta hacienda de Bernales donde quedo pendiente del resultado de los expías que tengo en Pisco.

Dios guarde á V. E. muchos años. Quartel general de la costa del sur en Bernales á las 8 de la noche del dia 9 de setiembre de 1820.=Excmo. Sr.=*Manuel Quimper*=Excmo. Sr. Virey D. Joaquín de la Pezuela.

**Otro del subdelegado de Cañete relativo á lo mismo.**

Excmo. Señor.=El coronel don Manuel Quimper , ha remitido á Chíncha cinco prisioneros que remito á disposicion de V. E. previa declaracion que anticipo, que es la siguiente.

Que no saben el número total de tropas que han venido : pero que se componen de los batallones número 2, 5, 7, 8 y 11, otro de artillería , y los esquadrones dragones de la Patria y cazadores.

Que la tropa la manda en xefe san Martin, y su segundo es las Heras,

Que vienen 18 buques , 10 de guerra , y los restantes transportes

Que la fragata *Aguila* en que venía el batallon número 4 , se dispersó por un temporal á la altura de Coquimbo, y hasta ahora no se ha reunido.

Que el *Potrillo* viene de brulot.

Que sus ideas segun lo que han traslucido , es de mantenerse algun tiempo en Pisco recolectando caballerías , y reclutando gente , y que los buques pasan á bloquear ese puerto.

Tambien incluyo á V. E. el oficio que con ellos remitió dicho coronel.

Dios guarde á V. E. muchos años. Quartel volante en Herbaé á las doce de la noche del 10 de setiembre de 1820.= Excmo. Sr.=*Antonio María Bazo*.=Excmo. Sr. virey gobernador y capitan general de éstos reynos. *Imprenta de los huérfanos.*

escaseses de tipo material, y conserva el ánimo y el objetivo certero del gran esfuerzo<sup>115</sup>.

En Paz Soldán hay claro encomio del apoyo que San Martín recibe de la población y de cómo él espera de esa libre muestra de voluntad el respaldo para la acción del ejército, como del mismo modo su Ejército va a servir de cimiento y de aval para la libre expresión de los ánimos. Aquí no sólo importa la estrategia de San Martín en el orden militar, por el desconcierto que crea en las fuerzas del Virrey, por las penetraciones a la Sierra, por el bloqueo, por el continuo movimiento de la Escuadra, por el solo hecho de la presencia del Ejército que ya es noticia ampliamente difundida en Lima y comarcas cercanas; de otro lado, San Martín realiza su visión de la guerra y quiere que el triunfo que lleve a la Independencia sea, entre otros elementos, fruto de la ponderación, de la sobria actitud de su Ejército<sup>116</sup>.

La llegada a Paracas no sólo representa el fin de la Expedición Libertadora, en cuanto a realización de su objetivo inmediato, sino que es en la historia del Perú e Hispanoamérica un hito irrevocable que señala el atardecer de un tiempo, el anuncio de la era de los Libertadores y del Estado Peruano Independiente, y de la consolidación de la Emancipación de la América del Sur. Es difícil en la historia analizar los aciertos o considerar los errores de los hombres que adquieren contornos de sujetos históricos, sin embargo, puede decirse sin riesgos de mayor aventura que es atinada la elección de Paracas para el destino de la Expedición Libertadora. En efecto, no se compromete una inmediata batalla por Lima, se mantiene el necesario vínculo con la ciudad y es auténtico el proselitismo que crea la noticia del 8 de setiembre de 1820, que asume la *Gaceta de Lima*.

#### EL PERU PAGA LOS GASTOS DE LA EXPEDICION LIBERTADORA

Vinculado con el tema de los sueldos y asignaciones de la Marina de Guerra en el tiempo de San Martín, vinculado con el conflicto entre el Protector y Cochrane, el pago a Chile de los gastos de la Expedición Libertadora, es asunto que los gobernantes peruanos manejan siempre con dignidad.

En otro capítulo de esta obra se estudia el decreto de San Martín del 15 de agosto de 1821 que reconoce la "deuda nacional", y entiende por ésta los gastos del Ejército y de la Escuadra integrante de la Expedición Libertadora<sup>117</sup>.

En los días de Castilla, el 12 de setiembre de 1848, don Manuel Ferreyros y don Diego José Benavente, representantes del Perú y Chile, definen una "convención" sobre el tema indicado, que luego de la aprobación por el Congreso merece la personal rati-



ficación del Presidente de la República, el 11 de diciembre de 1849. En dicho texto se reconoce en 4'000,000.00 de pesos la deuda total al Gobierno de Chile por "...las campañas de la independencia y de la restauracion, ó de otro cualquier origen anterior á la fecha de esta convención...". Establécese luego los intereses y plazos de los pagos. Más tarde, dentro de las estipulaciones acordadas, el Perú cancela la totalidad de la deuda como lo declara el Presidente de Chile, Montt, el 6 de mayo de 1856<sup>118</sup>.

\*

Bien se conocen los simpáticos versos que bajo la denominación de *Chitón* se publican en los días mismos del Protectorado:

EL HONOR DE LOS GEFES Y EJERCITO LIBERTADOR

*Venid, Gefes inmortales.  
Venid, San Martín triunfante.  
Venid, Cochrane arrogante.  
Venid, invicto Arenales,  
A disipar tantos males  
Venid ó Libertadores,  
Que todos los moradores  
De América agradecidos,  
A vuestro triunfo debidos  
Consagran dignos honores.*

*Que San Martín sin pensarlo  
En Pisco desembarcase,  
Y a su gusto se pasease  
Sin poder nadie estorbarlo:  
Que ni Quimper pudo ahogarlo,  
Ni que muriesen sus tropas  
Con las calenturas locas  
Que les dió sin son mi ton<sup>119</sup>.*

## NOTAS AL CAPITULO

1. MANTILLA, Manuel F. ... *San Martín*, cap. I, pp. 7-8.
2. D.A.S.M. ... T. VII, pp. 201-202.
3. *Ibidem*, p. 203.
4. Censor de la Revolución, Santiago de Chile, 20 de abril de 1820. Reedición del Museo Mitre, La Prensa y la Independencia del Perú. Otro texto importante sobre el mismo planteamiento en el número del 30 de abril de 1820.
5. Múltiple es la bibliografía sobre el Acta de Rancagua que sería impertinente mencionar en este trabajo.
6. OTERO, José Pacífico ... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. II, cap. XXIV, p. 711. Este autor transcribe el texto de Diego Barros Arana, *Historia General de Chile*, T. II, p. 654.
7. *Ibidem*, pp. 711-712.
8. BURZIO, Humberto F. ... *San Martín y el Mar*, en *San Martín y el Mar*, pp. 65-87, publicado por el Departamento de Estudios Históricos Navales.
9. BRAUN MENENDEZ, Armando ... *San Martín y la Expedición Libertadora del Perú*, en "San Martín y el Mar", p. 29, publicado por el Departamento de Estudios Históricos Navales.
10. ARCHIVO DE DON BERNARDO O'HIGGINS ... T. XIII, p. 36.
11. *Ibidem*, pp. 122-124. O'Higgins a San Martín, Santiago, 4 de diciembre de 1819.
12. Múltiples serían aquí las referencias bibliográficas que congestionarían innecesariamente el aparato crítico. Bulnes en su valioso estudio sobre la Expedición Libertadora enaltece el tema de la formación de la escuadra. BULNES, Gonzalo ... *La Expedición Libertadora*, T. I, cap. II, p. 39.
13. BERNARD, Tomás D. ... *Las Concepciones Navales de San Martín y la Escuadra Libertadora. El Callao, Atalaya del Pacífico*, en "San Martín y el Mar", pp. 109-110, publicado por el Departamento de Estudios Históricos Navales.
14. *Ibidem*, p. 112.  
La conocida comunicación de San Martín a Monroe subraya asimismo la importancia principal del tema naval en la marcha de la guerra. *Ibidem*, pp. 113-114.
15. OTERO, José Pacífico ... *El Genio Estratégico de San Martín en el dominio naval*, en "San Martín y el Mar", pp. 176-177, publicado por el Departamento de Estudios Históricos Navales.  
A Belgrano le manifiesta San Martín: "Nada puede emprenderse con esta fuerza —Ejército de los Andes— sin tener una marina que nos asegure". *Ibidem*, p. 181.  
San Martín a su Gobierno, Santiago de Chile, 12 de diciembre de 1817, exalta la importancia del armamento naval. En OTERO, José Pacífico ... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. II, cap. XVII, p. 484; T. I, cap. XXIV, p. 651; cap. XV, p. 332.
16. BULNES, Gonzalo ... *Op. cit.* T. I, cap. II, p. 38.  
Sobre el mismo tema interesa: D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 186-187.
17. *Ibidem*, T. XI, pp. 65-66.
18. MITRE, Bartolomé ... *Historia de San Martín*, T. II, cap. XXII, p. 161.
19. En este tema al hablar de la imagen defensiva frente a la Expedición Libertadora se considera, como es obvio, el problema de la defensa que va a cubrir, igualmente, los ataques de los cruceros de Cochrane.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

El Archivo de San Martín es de otro lado un testimonio valiosísimo; ver entre otros D.A.S.M. ...T. VII, pp. 44-46.

Otero en su historia de San Martín se refiere a un interesante documento preparado en marzo de 1819 por Antonio Garfias, quien presenta al Gobierno español un informe sobre las embarcaciones que tienen en el Mar del Sur "...los rebeldes de Buenos Aires y de Chile..." OTERO, José Pacifico ...*Op. cit.*, T. II, cap. XII, pp. 342-343.

20. PEZUELA, Joaquín de la ...*Memorias*, p. 204.

21. *Ibidem*, p. 248.

22. *Ibidem*, p. 283.

23. *Ibidem*, pp. 272-273.

24. *Ibidem*, p. 288.

Igual información aparece el 30 de julio del mismo año.

*Ibidem*, p. 297.

25. *Ibidem*, p. 419.

26. *Ibidem*, p. 495.

27. *Loc. cit.*

28. *Loc. cit.*

29. *Ibidem*, p. 631.

30. *Ibidem*, p. 647.

31. *Ibidem*, pp. 661 a 670.

32. *Ibidem*, p. 715.

33. *Ibidem*, p. 730.

D.A.S.M. ...T. VII, pp. 177-179. Comunicación de García Camba al Virrey Pezuela.

34. TORATA, Conde de ...*Documentos*, T. II, Apéndice N° 2, p. 322.

35. *Ibidem*, p. 266.

36. D.A.S.M. ...T. VII, p. 45.

37. TORRENTE, Mariano ...*Historia*, T. III, cap. II, p. 28

38. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 339. Oficio de Pezuela a García Camba, Lima, 18 de febrero de 1820.

39. *Ibidem*, p. 247.

40. *Ibidem*, p. 249.

41. *Ibidem*, pp. 338-339. Oficio de Pezuela a García Camba, Lima, 18 de febrero de 1820.

42. *Ibidem*, p. 322.

43. *Ibidem*, p. 249.

44. *Ibidem*, p. 334. Instrucciones de Pezuela a García Camba, 9 de febrero de 1820.

Ver D.A.S.M. ...T. VII, p. 44.

Igualmente, informe elevado por el Virrey Pezuela al Gobierno Peninsular, el 1° de noviembre de 1818. A.G.I. ...Papeles de Estado, Legajo 74, Doc. N° 31, verlo en OTERO, José Pacifico ... *Op. cit.*, T. II, Apéndice Documental, pp. 746-752

45. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. I, p. 113. Pezuela al Comandante de Marina, del 29 de febrero de 1820, *Ibidem*, T. II, Apéndice N° 2, pp. 365-366.

46. *Ibidem*, p. 232.

47. *Ibidem*, p. 247.

48. VARGAS UGARTE, Rubén ...*Historia General del Perú*, T. VI, cap. IV, pp. 100-101.

49. PEZUELA, Joaquín de la ...*Op. cit.*, p. 362. Nota del 4 de octubre de 1818.

Ver *Ibidem*, pp. 283-288-297.

50. *Ibidem*, pp. 638-686-711.

51. *Ibidem*, pp. 756-757-758.

Antonio Garfias, en marzo de 1819, presenta al Gobierno de la Metrópoli un informe sobre los barcos de guerra que tienen en el Pacífico los rebeldes de Buenos Aires y de Chile.

## NOTAS AL CAPITULO

- OTERO, José Pacifico ... *Op. cit.*, T II, cap. XII, p. 342.
52. Ver: D.A.S.M. ... T. VII, pp. 14-15.  
PEZUELA, Joaquín de la ... *Op. cit.*, pp. 183-184, 200-201.  
OTERO, José Pacifico ... *Op. cit.*, T. II, cap. XIV, pp. 404-405.
53. Declaración de un agente sanmartiniano. Declaración de don José García. Publicada por PUENTE CANDAMO, José A. de la..., en *Mar del Sur*, N° 12, julio-agosto de 1950, pp. 122-139.
54. TORATA, Conde de ... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 324.
55. *Ibidem*, pp. 324-325. Carta de Pezuela a Ramírez, Lima, 28 de agosto de 1820.
56. *Ibidem*, T III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 342.
57. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José ... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. I, cap. II, p. 69.  
Basadre, en su reciente estudio, el "*Azar en la Historia y sus límites*", enaltece la importancia del informe de Riva Agüero que antes consideraba Bulnes.
58. D.A.S.M. ... T. VII, p. 26.
59. *Ibidem*, p. 99.
60. *Ibidem*, p. 101.
61. *Ibidem*, p. 154.
62. *Ibidem*, p. 173.
63. *Ibidem*, p. 50.
64. *Loc. cit.*
65. *Ibidem*, p. 187.  
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe ... *Historia del Perú Independiente*. Primer periodo, cap. I, p. 29, consigna informes interesantes a San Martín sobre lista de patriotas, recursos, planos de puertos y caletas, etc.  
El mismo Paz Soldán presenta: "*Plan en que se manifiesta la facilidad de introducir al Perú cinco ó seis mil hombres, en solo los buques de guerra de la escuadra de Chile, sin necesidad de trasportes...*". Firmado por Remijio Silva. *Ibidem*, pp. 30-32.  
El 24 de marzo de 1819, en Santiago, aparece el informe de José Navarro a San Martín. D.A.S.M., T. VII, p. 137.  
Mitre considera un "disparate" el plan de ataque sobre el Perú calculado con 5,200 hombres de desembarco y 3,500 del ejército auxiliar del Perú, en *Ibidem*, pp. 78-88.  
No se persigue un estudio integral de los "agentes".
66. BERNARD, Tomás D. ... *Op. cit.*, en "*San Martín y el Mar*", p. 119, publicado por el Departamento de Estudios Históricos Navales
67. *Ibidem*, pp. 118-120.
68. GALVAN MORENO, Carlos ... *Bandos y Proclamas del General San Martín*, cap. X, pp. 154-156. Cuartel general en Santiago de Chile, noviembre 13, de 1818
69. *Ibidem*, p. 157. Cuartel general en Santiago, 30 de diciembre de 1818.
70. *Ibidem*, pp. 189-190.  
Se presentan sólo las "proclamas" que dicen mejor el objetivo y espíritu de la "Expedición".
71. OTERO, José Pacifico ... *Op. cit.*, T. II, cap. XXIII, p. 688. 16 de junio de 1820, de San Martín a Tomás Godoy Cruz.
72. MILLER, Guillermo ... *Memorias*. T. I, cap. XIII, p. 247.
73. TORRENTE, Mariano ... *Op. cit.*, T. III, cap. III, p. 71
74. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe ... *Op. cit.*, Primer periodo, cap. III, p. 64.  
Bulnes en su utilísimo estudio de la Expedición Libertadora ofrece pormenores de la salida de la Expedición.— BULNES, Gonzalo ... *Op. cit.*, T. I, cap. VI, p. 229.  
Igualmente en MITRE, Bartolomé ... *Op. cit.*, cap. XXVI, p. 668.
75. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José ... *Op. cit.*, T. III, cap. LV, entre pp. 184 y 185; T. I, cap. XI, pp. 325-326.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

76. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe ... *Op. cit.*, Primer período, cap. III, p. 64.
77. MILLER, Guillermo ... *Op. cit.*, T. I, cap. VIII, p. 168.
78. TORATA, Conde de ... *Op. cit.*, T. III, vol. I, pp. 191-192, 207.  
Una hoja volante de la época ofrece una relación fresca de las unidades navales.  
El archivo de Don Bernardo O'Higgins, valiosísimo para todos estos temas, proporciona información sumamente interesante.  
Ver, igualmente, TORRENTE, Mariano ... *Op. cit.*, T. II, cap. XXV, pp. 434-435.
- OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. II, cap. XVIII, pp. 494, 489, 497; cap. XXIII, p. 681; cap. XXV, p. 730.
- GARCIA CAMBA, Andrés ... *Op. cit.*, T. I, cap. XV, pp. 319-335.
- MITRE, Bartolomé ... *Op. cit.*, T. II, cap. XVI, p. 74; cap. XX, pp. 232-233; T. III, cap. XXVI, pp. 8-10. Mitre entre otros temas considera la misión de Aguirre, y de Gregorio Gómez, en Estados Unidos, para formar la Escuadra argentino-chilena, en el Pacífico.
79. BULNES, Gonzalo ... *Op. cit.*, T. I, cap. VI, p. 222.  
Es valioso el siguiente texto que registra Bulnes: "*La fragata Emprendedora llevaba 1,280 cajones de cartuchos de fusil a bala i 1,500 bultos de parque, incluso cajas de herramientas i diversos útiles de maestranza. El bergantin Potrillo, en que iba el comandante del parque, capitán don Luis Beltran, llevaba 1,400 cajones de municiones de infantería y caballería, 1,200 tiros a bala i metralla de artillería i granadas de obus, 190 de lanzafuegos, estopines i espoletas para las granadas, i 8 barriles de pólvora de fusil i de cañon.*  
*La fragata Mackenna conducía 960 cajones de armamento i correaje de repuesto (sic) para infantería i caballería, i 180 quintales de hierro de toda clase.*  
*El bergantin Nancy, llevaba 80 caballos para las primeras operaciones del desembarque, fuera de los que iban en el navío San Martín i otros trasportes de cada division.*  
*La goleta Golondrina llevaba 100 cajones de cartuchos de fusil a bala, 190 fardos de vestuarios, 460 sacos de galleta i 670 lios de charqui de reserva".— Ibidem, p. 223.*  
En *Ibidem*, pp. 207-209, presenta el análisis del personal embarcado.
- MITRE, Bartolomé... *Op. cit.*, T. II, cap. XXVI, pp. 260-261.
- OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. II, cap. XXV, pp. 728-730, entre otros testimonios ofrece datos sobre la organización de las unidades integrantes de la Expedición Libertadora.
80. *Ibidem*, p. 730.
81. *Ibidem*, p. 731.
82. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. II, cap. XXVIII, p. 231.
83. Public Record Office, A.D.M. 1/23, Londres.
84. COCHRANE, Tomás... *Servicios Navales*, cap. X, p. 213.
85. *Loc. cit.*  
Para este tema del *Rising Star* es muy útil la consulta de FLETCHER, R. A. ... *Steam-Srips. The story of their development to the present day*— pp. 126-133.
86. Este tema se trata al estudiar los Cruceros de Cochrane.
87. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. II, cap. XXIV, p. 706.
88. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, pp. 245-247.  
Rosendo Melo afirma que en el ejército se registra 2,118 argentinos y 2,000 chilenos.— MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, p. 149.
89. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 758.
90. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XII, pp. 240, 243; cap. XIII, p. 245.
91. MITRE, Bartolomé... *Op. cit.*, T. II, cap. XVI, p. 9.
92. *Ibidem*, pp. 416-417. Carta desde Buenos Aires, marzo-abril de 1817.

## NOTAS AL CAPITULO

93. D.A.S.M. ... T.V, p. 430.
94. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. II, cap. XXI, p. 621.
95. *Ibidem*, cap. XVII, p. 485.  
Estas citas renuevan planteamientos formulados en otros capítulos de esta obra.
96. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. VIII, p. 336.
97. *Ibidem*, p. 337.
98. Bulnes recoge la carta de Cochrane a O'Higgins, Valparaíso, 18 de abril de 1820, en la cual manifiesta su protesta y dice que no hay medios para enviar 4,000 hombres al Perú. *Ibidem*, p. 340.
99. *Ibidem*, pp. 343-344.
100. D.A.S.M. ... T. X, p. 194.
101. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. II, cap. XXV, pp. 730-731.  
para enviar 4,000 hombres al Perú *Ibidem*, p. 340.  
DAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Primer periodo, cap. II, p. 58. VARGAS, Nemesio ... *Historia del Perú Independiente*, T. I, pp. 71-72.
102. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. IV, pp. 80-81.
103. *Ibidem*, p. 81.  
Otras referencias. MILLER, Guillermo ... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, pp. 248-249.  
RODRIGUEZ BALLESTEROS, José ... *Op. cit.*, T. I, cap. XI, p. 330.  
OTERO, José Pacifico ... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 38.  
De Valdés se recoge este texto. "El convoy llegó felizmente á Coquimbo, sin que los buques se separasen; pero desde allí el viaje fué menos tranquilo, pues un temporal alejó algunos y otros estuvieron en peligro de chocar". TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. III, p. 207.
104. *Loc. cit.*
105. Referencias: MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 248.  
OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 38.  
Valdés afirma que a la expedición de San Martín se le extraviaron algunos buques con tropas durante la navegación de Valparaíso a Pisco, tardando en reunirse más de 17 días. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. I, p. 34.  
GARCIA CAMBA, Andrés... *Op. cit.*, T. I, cap. XV, p. 335. Dice: "Sin embargo de que la navegación de Chile á las costas del Perú es muy fácil, algunos trasportes se separaron en la mar".  
Siempre interesa el testimonio de Miller: "En la noche del 30, la Santa Rosa, á cuyo bordo iba el teniente coronel Miller, también se separó por un descuido del piloto de guardia. El transporte continuó su viaje al segundo punto de reunión, y voltijó en él por espacio de dos dias sin avistar ningún buque. En tal situación se dirigió al tercer punto de reunión, que era la Punta de Caballo. A su llegada á él, la aguada que habia sacado de Valparaíso se habia casi consumido, y en su consecuencia acordaron dirigirse á la bahía de Pararca á los 13º de latitud. Al avistarla vieron ya anclada en ella la mayor parte de la expedición". MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 248.
106. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. IV, p. 81.
107. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 31.
108. PAROISSIEN, James... *Anotaciones para un Diario*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. II, pp. 535-537. Recopilación y prólogo de Félix Denegri Luna.
109. *Ibidem*, p. 537.
110. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 248.  
Las ilustraciones de la *Gaceta Extraordinaria del Gobierno de Lima*, del 12 de setiembre de 1820, consignan los informes de Quimper que se mencionan en el texto.
111. PAROISSIEN, James... *Op. cit.*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. II, p. 537.

- El Manifiesto de Pezuela consigna esta información: "El 8 de Septiembre del año pasado desembarcó el enemigo en las playas de Pisco, á 45 leguas de la capital, con 4,500 hombres de todas armas, según las noticias transmitidas de su mismo Ejército por mis espías y muchos de sus soldados que se nos pasaron". En TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, p. 231.
- Otra referencia: MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 248.
112. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, p. 207.  
Dice Miller: "El general San Martín consideraba ya á la Santa Rosa como perdida, y fué tal la agradable sorpresa que causó su llegada, que mandó que todos los cuerpos que se hallaban en Pisco le dieran la bienvenida tocando la diana. La Aguila habia llegado anteriormente". MILLER, Guillermo... T. I, cap. XIII, p. 249.
113. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. IV, pp. 81-82.  
Referencias sobre el desembarco: MITRE, Bartolomé... *Op. cit.*, cap. XXVI, p. 671.  
TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, pp. 207-208.  
OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. II, pp. 46, 61, 62; cap. III, p. 87; cap. IV, p. 100.  
GARCIA CAMBA, Andrés... *Op. cit.*, T. I, cap. XV, pp. 335-337.
114. Además de la *Gaceta de Lima* que registra la información del desembarco, los clásicos testimonios sanmartinianos de Mitre y Otero y el peruano de Paz Soldán ofrecen reflexiones valiosas.  
Igualmente BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. XI, p. 423.  
Como en otros pasajes de este capítulo se menciona oportunamente, los informes de patriotas peruanos son de señalada importancia para entender el fenómeno de desembarco; ver D.A.S.M. ... T. VII, pp. 51-61, 116.  
Util asimismo, TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 3, p. 445; Apéndice N° 2, pp. 246-247.  
TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. II, pp. 31-32.
115. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Primer período, cap. III, pp. 67-76.
116. Importa citar este texto de Paz Soldán: "Desde que se embarcó en Valparaíso conoció San Martín que toda su fuerza consistía en la opinión de la causa que defendía, y que su ejército no necesitaba dar batallas para obtener victorias. Firme en este propósito evitó cuanto pudo un choque formal: mas aprovechando de la ventaja que le daba la posesión del mar, supo desconcertar los planes de sus enemigos, tenerlos en continuo sobresalto, embarcándose en dirección á puntos donde no podían alcanzarlo sino después de atravesar desiertos que arruinaban al soldado y que relajaban su moral". *Ibidem*, cap. VIII, p. 139.
117. *Gaceta Extraordinaria del Gobierno*, del 17 de agosto de 1821.
118. En la *Colección de Tratados del Perú* de ARANDA, Ricardo... T. IV, pp. 57-68, consignan los diversos documentos de la negociación peruano-chilena sobre el pago de la deuda. Es importante subrayar cómo el Perú en ningún momento discute la obligación, ni ofrece tropiezos para su cumplimiento.
119. *La poesía de la Emancipación*, en la *Colección Documental de la Independencia del Perú*, T. XXIV, pp. 205 y 206.

## Capítulo X

### LA EXPEDICION LIBERTADORA EN EL PERU

El año 1820 es capital en la historia marítima y en la historia general del Perú. No sólo es el tiempo del desembarco de San Martín en Paracas, es la época de la expresión externa del ánimo antiguo por la libertad, son los días en que Guayaquil, Trujillo, Lambayeque, Piura, dicen su voz por el rompimiento con España, es la hora de la captura de la *Esmeralda*, es la época en que se establece el claro dominio de las fuerzas patriotas en el mar<sup>1</sup>.

#### LA PERDIDA DEL DOMINIO DEL MAR

En la polémica sobre el esclarecimiento de responsabilidades, es tema claro cómo la política defensiva del Virrey Pezuela no ofrece la línea conveniente para España. A esa política defensiva, señalada reiteradamente en este estudio, no sólo se debe la falta de ánimo en el trabajo, se debe sorpresas de orden militar y se debe la entrega de las comunicaciones, la pérdida de las mismas, en manos de los enemigos. En el alegato de los "Aya-cuchos" aparece Pezuela como responsable de este conjunto de infortunios, y con él, Vacaro.

*"Pezuela y Vacaro son los responsables de esa situación porque no supieron evitarla, perdiendo todo el material naval sin combatir, por lo que, aparte del juicio que esta conducta merece, podemos hacer nuestra la opinión de Bulnes.*



*"Ella (la Escuadra de Chile) privó al Virrey de todo abastecimiento marítimo y cerró toda esperanza de que viniesen auxilios de la Península; bloqueó á Lima de un modo tan eficaz como el Ejército de tierra y puso á la plaza del Callao en estado de rendirse"*<sup>2</sup>.

*"Pero el principal responsable de la triste manera como España perdió la preponderancia marítima en el Pacífico, es el Comandante general del Apostadero en el tiempo que esos sucesos ocurrieron..."*.

*"Desde luego, y cualesquiera que puedan ser los servicios que haya prestado... no tenía el temple, no ya de los grandes hombres, pero ni siquiera de las medianías..."*<sup>3</sup>.

No puede concretarse en estos hombres —en Pezuela y en Vacaro— tan grave desastre político y naval. La responsabilidad de ellos, indudablemente, reside en el planteamiento estático, defensivo, mas no en el problema de los refuerzos que no llegan; tampoco en manos de ellos está el envío de nuevas expediciones de la Metrópoli; igualmente está fuera de la mentalidad de esos hombres, el espíritu de aventura —en el más alto significado del vocablo— que transforma, que concede un tono especial, un tono heroico, de empuje bravío, a las acciones de la escuadra patriota. Es un fenómeno interesante o curioso; una escuadra de siglos con historia riquísima y densa, sufre fatiga, agobio, frente a una novísima fuerza naval, entretejido de diversas razas, diversas situaciones humanas, pero con un solo, semejante, arrebataador propósito de combate.

Es ilustrativa la tesis de San Martín:

*"Nada ocupa tanto mi atención en el momento actual como la necesidad de dár el último golpe á las fuerzas navales del Rey, que pueden venir de estas costas"*<sup>4</sup>.

### CANJE DE PRISIONEROS

El 24 de noviembre de 1820 San Martín le transcribe a Cochrane *"...la base, que propuse, y aceptó el Virrey de Lima para el canje de prisioneros cuando hubiese desigualdad en las graduaciones, y es la que rige actualmente"*.

El esquema del canje es el siguiente:

*"Base en que han convenido el Excelentísimo Señor Don José de San Martín y el Virrey de Lima para un canje de prisioneros cuando haya desigualdad en las graduaciones.*

*Por un Brigadier español deberá entregar el virrey de Lima un Coronel mayor ó 4 Capitanes ó 6 oficiales subalternos de los Ejércitos de la Patria.*

*Por un Coronel se entregará mutuamente dos Capitanes*

*y quatro oficiales subalternos.*

*Por un teniente Coronel 2 Capitanes y un oficial subalterno.*

*Por un Sargento mayor un capitán y un Oficial subalterno.*

*Por un Cadete un guardia marina.*

*Por un Sargento un Contramaestre.*

*Por un Cabo ó soldado un marino”<sup>5</sup>.*

## EL MOVIMIENTO DE LA ESCUADRA

Es oportuno considerar con brevedad los desplazamientos de la Escuadra patriota, en conjunto y parcialmente, vinculados todos con la estrategia general de San Martín. Hay varias facetas. Tema principalísimo es el ingreso a Lima y conectado con él, el bloqueo del Callao; la labor proselitista que se desprende de la sola presencia del ejército y de los buques; la inquietud que suscita a la autoridad virreinal. Se descubre lo que más tarde es contradicción notoria en el orden del criterio de la conducción de la guerra entre Cochrane y San Martín; éste, con prudencia que la historia enaltece, piensa en una política naval y militar de energía y al mismo tiempo de cautela, de firmeza y no de precipitación, de energía valerosa mas no de alarde innecesario. El Almirante Cochrane en su estilo de gran marino aguerridísimo y osado quiere adelantar las acciones y concederle a la guerra un ritmo de mayor velocidad. San Martín quiere ser el Libertador del Perú y para ello, bien lo sabe, no precisa derrotar a las fuerzas peruanas que sólo requieren tiempo para decir sin titubeos, el viejo propósito de Independencia.

En Pisco preocupa el desembarco de víveres para el sostenimiento de las tropas y las necesarias indicaciones para mantener la unidad de los buques. Son múltiples los objetivos: difusión del proselitismo, búsqueda de medios para mejorar la alimentación de la tropa, investigación de la realidad de la Costa, opinión de las gentes, defensas del Virrey.

Una carta de Cochrane a San Martín, en la O'Higgins el 10 de octubre de 1820, manifiesta uno de los problemas técnicos que siempre encara la Expedición Libertadora, como toda navegación de ese tiempo.

*“El convoy no ha tomado su colocación, según indiqué á usted en mi rudo bosquejo, porque el viento no ha permitido que se mueva, pero mañana por la mañana, si el viento lo permite estarán los buques todos en su destino, á lo que asistiré personalmente”<sup>6</sup>.*

Cuando el ejército está en tierra Cochrane sale en diversas circunstancias rumbo al Callao, o lugares inmediatos, en varia misión de propaganda y de inquisición. Preocúpale que la fra-

gata *O'Higgins* ha varado sobre el fango; manifiesta a San Martín que los transportes están en sus lugares pertinentes, y dice que en dos horas embarca al ejército si está pronto en la playa; posee catorce lanchas en las cuales se puede embarcar mil hombres en cada viaje<sup>7</sup>.

Del 23 al 25 de octubre se efectúa el reembarco de la Expedición y el 26 sale con rumbo al Norte. Dice Miller: "*El 25, el resto de las tropas libertadoras —Arenales fue al interior y Bermúdez quedó con un destacamento— se embarcaron en Pisco, y dieron la vela el 25 hacia el Norte*"<sup>8</sup>. Torrente manifiesta que hay una primitiva idea de marchar hasta Trujillo pero luego se decide que la Escuadra quede en el Callao y el Ejército mismo tome el rumbo de Ancón, ubicación interesante para mantener contacto con fuerzas patriotas del litoral y al mismo tiempo para estar en prudente conexión con Lima<sup>9</sup>.

Sobre la fecha de la salida de Pisco no hay acuerdo entre los testimonios. Para Miller y Valdés, el 25; Torrente la misma fecha; Nemesio Vargas menciona el 26, lo mismo José Pacífico Otero; el Padre Vargas Ugarte menciona el 28, igual que Rosendo Melo<sup>10</sup>. Para el 28 de octubre, sobre la noche, la gran Escuadra se encuentra cerca de la isla de San Lorenzo. El 29 por la mañana está frente a los ojos de San Martín la ancha y serena bahía del Callao. Es ésta una imagen que invita a la reflexión. Pizarro llega por las bahías del Norte, las demás bahías del Perú durante el Virreinato reciben virreyes o altos funcionarios, y en el Callao grandes embarcaciones aparecen con sus poderosas mercancías, con la presencia inquietante de los piratas. Ahora, después de los cruceros de Cochrane que cumplen con altivez su función de anuncio y de enlace, se encuentra frente al Callao la expedición esperada y temida tantos años y que ahora en los ojos de Cochrane, de San Martín, de Guido, de García del Río, de Monteagudo, de Las Heras, de Miller, y de tantos bravos más, aparece, sin duda con entusiasmo no disimulado, en el primer puerto del Virreinato de Lima. De otro lado, para los pobladores de la capital y del Callao es éste un momento de alegría e inquietudes; ya la Expedición Libertadora no es un espejismo, ya no está solamente a centenares de kilómetros de Lima, está frente a la población y en su doble tarea y objetivo de presencia militar y de contagioso testimonio humano. Es éste para la historia del Perú, y de manera directa y muy concreta para la historia marítima del país, un día solemne y preñado de múltiples significaciones<sup>11</sup>.

El 30 de octubre San Martín continúa con el ejército embarcado rumbo a Ancón y en el Callao queda Cochrane con cuatro embarcaciones.

El 31 de octubre, en Ancón, desembarcan 50 infantes y 20 caballos a órdenes del oficial francés Teniente Raulet<sup>12</sup>.

*El excmo. Sr. D. José de San Martín, capitán general y en jefe del ejército libertador del Perú, gran oficial de la legión de mérito de Chile. &. &. &.*

**A LOS HABITANTES DEL PERU.**

---

PAISANOS: llegó en fin el momento de calmar temores, llenar los mejores votos, cumplir mis prometimientos, y asegurar para la América inquieta los resultados, que el mundo todo en expectativa, tiene derecho á gozar de la revolucion y libertad del Perú.

Las eventualidades de la guerra, que no se someten á leyes de un tiempo preciso, han podido sin duda golpear obstáculos sin cesar renacientes para extender, ó desviar el periodo del deseo y esperanza universal: pero nada ha sido ni podrá ser capaz de frustrar, ó impedir la realidad y extension de mis anuncios. Despues que estos fueron hechos, vicisitudes de todo género, en medio de una impetuosa corriente de acontecimientos extraordinarios, llamaron ejecutivamente todas las atenciones. El encono mas exaltado de los tiranos no perdonó entonces médio para ofender; la calumnia usó de toda su actividad para dividir; la opresion apuró toda violencia para destruir y triunfar. ¡Inútiles esfuerzos de un poder injusto, vacilante, y decrepito! La marcha de las cosas, al parecer incierta, envolvía principios necesarios é irresistibles. El cambio político del antiguo suelo de los Incas estaba escrito en el gran libro de la revolucion de los impérios: la consolante inspiracion de la libertad era propagada por la filosofía del siglo, y se hallaba presidida por el génio de la América; ¿qué fuerza podría desconcertar una obra sostenida por poderes tan incontrastables y augustos? El exceso mismo de los males debió hacerse un origen de recursos no calculados: ellos en efecto crearon virtudes nuevas, y el haber acumulado impedimentos fué lo mismo que multiplicar prodigios de perseverancia y patriotismo, para engrandecer este mismo dia prometido y deseado.

Si, paisanos, él ha llegado; y yo acabo de pisar vuestras playas con el corazon lleno de los altos destinos del pueblo peruano, á quien siempre he considerado, y á quien puedo ahora saludar como generoso, como ilustre, como grande. El único y sagrado objeto de mi mision os ha sido anticipadamente proclamado: él no ha podido variar, porque vuestro derecho á la felicidad es inmutable. Los médios son tanto mas eficaces cuanto ellos llevan además consigo todas las adquisiciones saludables de una larga y penosa experiencia.

Esta reina de los siglos y de las naciones, que no se engaña jamás, y á quien no se abandona impunemente, nos presenta todas sus luces sobre el camino que debemos correr. Dirigidos por su claridad, el nuevo estado peruano, haciendo su entrada solemne en el mundo político, y colocandose entre los primeros poderes independientes, sofocará á la vez el germen de los errores funestos, á que precipita una posicion flotante, sin forma, plan, ó génio alguno cierto. Reunidas por la primera vez todas y tantas voluntades para querer la libertad bajo los auspicios de todos y tantos brazos, que han sabido conquistarla; ¿quien no verá aparecer el principio de todos los bienes consoladores, y la fuente de todas las riquezas, fijandose el término á la desgracia de los hombres, y á la prosperidad su nacimiento?

Un corto número de seres devorados aún de la torpe necesidad de aborrecer y hacer mal, que pertenecen á un gobierno justa y generalmente detestado, que han apurado el paciente sufrimiento de todo buen americano, y que solo están armados del poder de la amenaza á ilusion, se prepararán á sacrificar hombres á

quienes no deben gobernar, intentando prolongar una guerra impia y desoladora: pero ¿quién de vosotros sufrirá por mas tiempo que su patrio suelo se llene de horror, de sangre y confusion? ¿Quién no se sentirá penetrado de un santo entusiasmo para concluir con los últimos esfuerzos de una tiranía desesperada? ¿Quién no volará á estas playas vecinas á reunirse en el templo del valor? Los soldados de la patria han jurado en presencia del cielo y de la tierra vivir y morir libres; los campos de la América cubiertos de su sangre y sus trofeos han probado, que sus juramentos no son vanos. Perecer donde se eleve la libertad è independencia de la patria es la tumba mas gloriosa para el bravo: este es el sentiuncito favorito del ejército libertador.

Habitantes, pueblos todos del Perú: vuestros hermanos en número de siete mil y quinientos marchan ya á defender vuestra causa, la suya, y la de todos los hombres sensibles. Levantad, pues, vuestras cabezas humilladas, elevad la frente al ruido de sus armas. ¿Queréis la felicidad, la paz y la abundancia? el cámino abierto es él de la victoria. Vamos á sepultar esas instituciones bárbaras, que por siglos han ofendido la naturaleza. Que el honor y el amor de la libertad, tanto mas preciosa cuanto cuesta tan caro, sean vuestras guias permanentes! que el sentimiento religioso de la concordia, reparadora de todos los males, que hace el bien de los pueblos, asi como el encanto de la vida privada, dirija vuestro corage y actividad en esta empresa grandiosa!

Pero yo no podré ser indiferente á una sola gota de sangre, que se derrame de mas, ó á la desgracia innecesaria que ocasione el frenal, ó el desorden de pasiones privadas. Hombres que se abandonan á excesos son indignos de ser libres: aquel solamente merece serlo que respeta las personas y propiedades. La anarquia produce siempre calamidades, aun para los mismos que la fomentan. Soy enemigo de los tiranos, pero tambien lo soy de los malvados, y perseguiré igualmente á los que, atacando el orden social, solo parecen nacidos para el oprobio y afliccion de la humanidad.

Paisanos: el cuadro de mis intenciones os demuestra el de vuestros derechos y deberes en instantes tan preciosos. Llenemos, pues, con orgullo el nombre del pueblo americano. Que este sea el objeto de amor y admiracion del orbe! ¡que en las edades mas distantes los defensores de la independencia del Perú sean ofrecidos al respeto de los últimos nietos! ¡y que el estado fundado por sus trabajos sea tan inmortel como su gloria!

Cuartel general en

*José de S. Martin.*

**BUENOS-AYRES.**

**IMPRESA DE LA INDEPENDENCIA.**

Es cierta la afirmación de Otero sobre el plan de San Martín:

*"Evidentemente San Martín no se proponía desembarcar bajo el fuego de los castillos del Callao. Lo que se proponía era hacer un despliegue de fuerzas, una brillante demostración de lo que valían su escuadra y su ejército, y esto explica su entrada a aquella bahía, de donde se alejó apenas hubo realizado su propósito"*<sup>13</sup>.

Aparece reiterado en fuerzas de diverso orden y de diversa naturaleza el mismo tradicional sentido de la estrategia y actitud de San Martín; es decir, negación de la premura, de la violencia precipitada, prudente cálculo para ahorrar vidas y esfuerzos y para presentar al Ejército Libertador no como un enemigo de los hombres del Virreinato, y sí como impulso para decir con plenitud el propósito de libertad<sup>14</sup>.

El 3 de noviembre, en Ancón, desembarcan 200 infantes y 40 caballos a la orden del Mayor Reyes, y marchan rumbo a Chancay<sup>15</sup>; el día 5, refiere Miller, *"...un batallón de realistas y dos escuadrones hicieron un reconocimiento sobre Ancón"*<sup>16</sup>. El 7, a bordo del *Araucano*, sale San Martín rumbo al Callao; al día siguiente regresa a Ancón con Lord Cochrane y con la totalidad de la Escuadra, incluida la novísima *Esmeralda*<sup>17</sup>. El 8, el convoy y la Escuadra *"...salieron nuevamente de Ancón, y llegaron el 9 á Huacho, donde desembarcaron todas las tropas en el curso de los dos días siguientes"*<sup>18</sup>. Luego del desembarco se dirige el ejército a su campamento de Huaura, lugar decisivo en esta estrategia de movimientos breves en contorno de Lima, y siempre con la preocupación de no perder el nexo con la capital, y al mismo tiempo, en el deseo de no hallarse inmediatos a ella para no precipitar innecesarias acciones<sup>19</sup>.

El 25 de noviembre San Martín pasa de Supe a Huacho y envía al Coronel Alvarado a reconocer al enemigo<sup>20</sup>.

Los primeros días de diciembre Cochrane sale al Sur con la *O'Higgins*, la *Valdivia*, y el *Araucano*, en búsqueda de la *Prueba* y la *Venganza* que procedentes de Arica dejan en Cerro Azul a Canterac, con sus fuerzas; queda para el bloqueo del Callao el *San Martín* y la *Independencia*<sup>21</sup>.

Es ilustrativa una opinión del General Ramírez sobre los desplazamientos de San Martín:

*"Estos movimientos los hace San Martín con provecho y sin la menor resistencia, sin que puedan evitarse, á causa de nuestra débil é impotente escuadra para conducir tropas y contrarrestar sus reembarcos y desembarcos, único auxilio de oposición"*<sup>22</sup>.

### EL PASO DEL NUMANCIA

En el orden de la desertión dentro de los cuerpos realistas es el caso del *Numancia* el más interesante, como unidad que se incorpora a la patria con merma gravísima no sólo para el poder castrense virreinal sino sobre todo con daño irrevocable en el orden del prestigio, de la unidad espiritual<sup>23</sup>.

Entretanto la Escuadra continúa el bloqueo del Callao, San Martín despacha a Chancay a las goletas *Minerva* y *La Dolores*, convoyadas por el *Galvarino*, para embarcar al *Numancia*; el día 10 de diciembre desembarca en Huacho; ingresa luego a Huaura con la alegre solemnidad de la recepción en el Cuartel General de San Martín<sup>24</sup>.

### LOS SUCESOS DE PRINGLES

Conócese bien cómo un destacamento al mando del Teniente Juan Pascual Pringles marcha rumbo a Chancay en misión de enlace. Este hecho se vincula con una situación beligerante inesperada. En Chancay, en la misma playa, se encuentran las fuerzas de Pringles con dragones al mando de Valdés; el jefe patriota, en lugar de respetar las instrucciones de no combatir, ataca con valor extraordinario, y luego otro cuerpo de dragones lo aprisiona de verdad, lo cerca, y Pringles con gravísimas pérdidas en sus efectivos se lanza a caballo, valerosamente, al mar. Valdés lo captura y, como bien lo recuerda Mitre, este pequeño triunfo, que es el primero de los españoles sobre las fuerzas de San Martín, lo magnifican y enaltecen, y se le concede importante resonancia en Lima<sup>25</sup>.

### DESPLAZAMIENTOS DE LOS BUQUES NACIONALES

Desde la llegada de la Expedición Libertadora al Perú, antes de la captura de la *Esmeralda*, es tema de honda polémica el rumbo de la *Prueba* y la *Venganza* al apartarse de la *Esmeralda* en una misión rumbo a Cerro Azul, para traer fuerzas terrestres. Censúrase —como se comenta al estudiar la captura de la *Esmeralda*— que se retiren del Callao dos fragatas necesarias en momentos tan premiosos e inquietantes; y para el transporte de tropas, que no parece en ese instante de verdadera urgencia<sup>26</sup>.

### SITUACION DE LIMA

En las postrimerías de 1820 es de verdad interesante y grave la situación de Lima. Desde el punto de vista de los realistas la

inquietud se magnifica con la presencia de la Escuadra en el Callao, con la pérdida de las comunicaciones marítimas, con la presencia del Ejército en el Norte, cercano a la ciudad, y con el entusiasmo que los patriotas limeños viven ante estas noticias<sup>27</sup>. Hay conciencia de una transformación radical, que se presenta de un momento a otro.

La imagen patriota es también de esperanza inquietante y al mismo tiempo alegre. Se sabe que sólo es cuestión de tiempo el ingreso de San Martín a la ciudad; se enriquecen los vínculos antiguos entre agentes sanmartinianos y limeños, y es minuciosa la información del Libertador sobre el ambiente de Lima y sobre las posibilidades inmediatas.

Pero hay otra imagen de Lima. La ciudad de algún modo está aislada; aislada del exterior por el mar, y desde otro ángulo, sus comunicaciones por tierra, siempre en el marco de grave incertidumbre. Por el bloqueo "*...y por la pérdida de Chile, de Trujillo y de Valdivia Lima se vió privada de granos y otros artículos de primera necesidad, y del comercio, que era la fuente de su riqueza*"<sup>28</sup>.

*"...si el mar había quedado cerrado para España desde 1819 ó antes; si con esto Lima se vió privada de los abastos de trigo y otros efectos que por allí recibía, y á la vez perdió todo el comercio exterior, que era su riqueza, todavía en esa fecha le quedaban las comunicaciones por tierra, que sostenían su vida, aunque fuese de un modo imperfecto"*<sup>29</sup>.

## MOVIMIENTO DE BUQUES

Del movimiento de embarcaciones vinculado de algún modo con la situación política, hay algunas referencias de interés. El Virrey Pezuela manifiesta que el 18 de marzo fondea el bergantín angloamericano *Palas*, hecho prisionero por los "*insurgentes*" y que es su primer viaje después de obtener la libertad<sup>30</sup>; Cochrane, en octubre de 1820, le expresa a San Martín que el *Aguila* necesita "*... del auxilio de la escuadra tanto como los demás transportes. Hace tres días que parte de la gente del San Martín están trabajando á bordo...*"<sup>31</sup>. El 4 de noviembre la goleta *Alcance* lleva a Ancón los pliegos de la Municipalidad de Guayaquil que anuncian la Independencia de aquella provincia; Miller, con entusiasmo, recoge la información en su Memoria<sup>32</sup>. El 11 de noviembre sale la goleta *Inocencia*, de las fuerzas realistas, para comunicar a las fragatas *Prueba* y *Venganza* que se ha perdido la *Esmeralda* y que está bloqueado el Callao<sup>33</sup>.



## EL PROBLEMA DEL PERSONAL

En el capítulo pertinente sobre la Marina se habla en extenso del personal embarcado, de su preparación y circunstancias; ahora, sólo una referencia de Cochrane, del 14 de octubre, quien le dice a San Martín: "*Pienso mandar la escuadra mañana, para disciplinar la gente, en el ejercicio del cañón y maniobra, de lo que estamos muy necesitados*"<sup>34</sup>. Es tema constante en el epistolario de Cochrane y otros testimonios del tiempo, la preparación de la gente de mar, donde se verifica paso a paso la formación de la Escuadra independiente.

## EL APROVISIONAMIENTO DE LA ESCUADRA

El problema del agua y de los alimentos necesarios que se reciben en Pisco preocupa a Cochrane, y le agobian, del mismo modo, las censuras que escucha por la lentitud en la operación. Dice —vale el texto completo— el 11 de octubre de 1820, desde Pisco:

*"...solamente tengo que decir que si el señor Sarratea estuviese informado de la dificultad para hacer una aguada para veinte buques, de dos ó tres miserables pozos algunas cuerdas distante de las playas, y teniendo que conducir las pipas otras tantas entre el agua para ponerlas á remolque de las lanchas, que no hablaría tan ligeramente de la operación"*<sup>35</sup>.

Hay provisión de aguardiente y azúcar para un año<sup>36</sup>, mas, inquieta a Cochrane el aprovisionamiento de otros alimentos dado que durante largo tiempo se permanece en bloqueo en puerto con graves dificultades. Reclama el zumo de limón, naranjas, papas, camotes, "*...y de otro modo la escuadra estará enfermiza en corto tiempo...*"<sup>37</sup>.

## APRECIACIONES SOBRE LA ESTRATEGIA DE SAN MARTIN

Es principio general de toda la acción de San Martín y de Cochrane el dominio de la costa. Es el primer objetivo, el paso inicial y duradero, que ofrece apoyo, mantiene comunicaciones, impide la llegada de refuerzos a los realistas, establece la unidad de las operaciones. Aquí, se subraya una vez más la vocación marítima del Perú; quien domina el litoral tiene en los tiempos anteriores al desarrollo técnico de la carretera y al desarrollo amplio de la aviación, el dominio exclusivo del ingreso al país<sup>38</sup>.

Tema polémico es el de la contraposición que se quiere establecer, mejor dicho que se establece, entre la llamada "inacción" de San Martín y la veloz agresividad de Cochrane. Hay que precisar algunos extremos. Bien se explica en fragmentos anteriores cómo San Martín quien conoce el ánimo peruano por la independencia no quiere precipitar una guerra inútil y sí, más bien, desea esperar la libre adhesión de los espíritus.

Este concepto es viejo en San Martín; el 10 de junio de 1818 Bowles, Comandante de la *Amphion*, desde la rada de Buenos Aires, le manifiesta a Croker que ha conversado con el vencedor de San Lorenzo y que es su voluntad evitar inútiles derramamientos de sangre<sup>39</sup>.

Su actitud no es de inacción temerosa, abúlica, o de orden vinculado con la indecisión o la timidez; es, puede decirse, una inacción calculada<sup>40</sup>. El caso de Cochrane es muy diverso. El, dentro de su posición de Jefe de la Escuadra, ve los objetivos inmediatos: capturar buques, bloquear puertos, ingresar rápidamente a determinadas bahías. El Almirante ve, y es justo que así sea, los objetivos estrictamente guerreros de su Escuadra y no tiene entre manos las otras metas generales de la concepción política, y podríamos llamar doctrinal, de la Expedición Libertadora. Además, no puede desconocerse que el estilo humano es reflexivo en uno, impetuoso en el otro; uno más dispuesto para la meditación personal y el otro más orientado al golpe de audacia.

Otero recuerda con exactitud cómo el objetivo central de San Martín es la posesión de la plaza del Callao; por sus fortificaciones, por la prestancia del puerto, por la cercanía a Lima<sup>41</sup>.

Un texto de Cochrane a San Martín, de fines de 1820, es valioso como muestra de la minuciosidad y de las altas condiciones de Cochrane como marino. Se refiere al Callao:

*"Tengo el placer de informar á usted que habiendo salido esta mañana en un bote á registrar el fondo de la bahía, he hallado un fondeadero para los transportes, donde podrán llegar á tan corta distancia de la playa, que la tropa podría pasar sobre las lanchas, á bordo sus respectivos buques, además de ser la mejor situación naval de la bahía.*

*He determinado que los buques de transporte se fondeen en una línea en el mencionado sitio, con la Aguila (armada) en un flanco y la Consecuencia en el otro; que con la Montezuma el Lugre y lancha cañonera (sin necesitar de las demás lanchas que se emplearían en el embarque de las tropas), protegerían el ejército contra toda la fuerza de Napoleón, si viniese por tierra; y de una fuerza marítima mucho mayor que la que tiene el virrey Pezuela que tendría que voltegear mucho"<sup>42</sup>.*

Si la suerte de la Jma. me hiciera pene-  
 cer en ella, o bien caer prisionero, pre-  
 bago al. g. el Sr. de J. caudano  
 mis papeles borrados, como igual-  
 mente un Carnice, le sean entre-  
 gados a un apoderado D.º Nicolás  
 Peña, para q. lleve la Pluma a mi  
 mujer en Lima. La plata  
 labrada la tengo en el bague a la  
 mano de la Española entre U. y el  
 Caj.º Erucano a custodia propia.  
 Los demas efectos excepto mi librero  
 q. debera entregarse igualm.º a Peña  
 para q. guarde entre la guarnicion y  
 Enjubilacion. etc. etc.

Dito p.º. al. n.º. a. del J.º. en  
 Lima Sept. 29. de 1820.

José de S. Martín

Al Comand.º de la J.º.  
 Moravia, D.º Jorge Young

Texto de José de San Martín a Jorge Young  
 en el cual manifiesta su voluntad en  
 caso de prisión o muerte.  
 Colección de Jorge Young Bazo.

## LA EXPEDICION LIBERTADORA EN EL PERU

El valor medular de este año 1820 en la vida naval del Perú es sin duda, el dominio de la costa en manos patriotas, la estrategia de continuos y diversos avances y bloqueos y la preparación psicológica de la llegada a Lima, efecto de la presencia de la Expedición Libertadora.



## NOTAS AL CAPITULO

1. TORATA, Conde de... *Documentos*, T. II, Apéndice N° 2, pp. 322-324.
2. *Ibidem*, T. III, vol. I, cap. III, pp. 223-224.
3. *Ibidem*, p. 218.
4. Carta que San Martín envía a Cochrane el 4 de diciembre de 1820 desde el Cuartel General en Supe, en *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.
5. *Ibidem*.
6. D. A. S. M. ... T. VIII, pp. 288, 290. Carta de Cochrane a San Martín.
7. *Ibidem*, pp. 274-275.
8. MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. I, cap. XIII, p. 251.
9. TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. II, p. 35.
10. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. III, p. 208.  
MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 251.  
TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 35.  
VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. VI, cap. III, p. 85.  
VARGAS, Nemesio... *Historia del Perú Independiente*, T. I, p. 97.  
OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. III, cap. IV, p. 109.  
MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, p. 150.
11. Una carta de San Martín a Zenteno es interesante para la explicación de todas las circunstancias de la estada del ejército y escuadra en Pisco: "Con el objeto de dar algún refresco a la tropa, renovar la aguada i esperar la reunión así de los buques que se habían separado del convoi como de los demas que dejamos próximos a salir de Valparaíso, me determiné a arribar a este punto i dar desde él a la opinion el primer impulso". Este fragmento es muy ilustrativo y la expresión final "...dar desde él a la opinion el primer impulso", es la imagen clara de la estrategia que desde este momento y por estudios anteriores bien define San Martín; es, de alguna manera, una nueva muestra de lo que Riva Agüero en 1910 define como "predicación armada", al hablar del tono que imprime San Martín a su ejército en el Perú — BULNES, Gonzalo... *Historia de La Expedición Libertadora del Perú*. T. I, cap. XI, p. 455. También ver en OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. II, pp. 58-59. Dice San Martín: "El 29 llegó todo reunido el convoy a la isla de San Lorenzo, y fondeó en una doble línea en frente del Callao, donde quedó el Vice Almirante con cuatro buques de la escuadra, dirigiéndose el convoy con los restantes, el 30, a la bahía de Ancón". — RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. I, cap. XVIII, p. 503.  
*Ibidem*, cap. XVII, p. 493.  
OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. IV, p. 111  
TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. IV, p. 254.  
*Ibidem*, T. II, p. 78.  
MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 251.  
YRARRAZAVAL, José Miguel... *San Martín y sus enigmas*, T. II, cap. I, p. 10.  
Para que todos los buques se presentaran en el Callao con tropas de desembarco, San Martín ordena que de los transportes *Aguila* y *Mackenna*

- pasen dotaciones a la fragata *Minerva* y a la fragata *Dolores* que ya no conducen tropas, pues fue la de Arenales, que queda en Pisco, lo que dichas embarcaciones transportaban. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. IV, p. 109.
12. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 251.
  - TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. IV, p. 254.
  13. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. IV, p. 111.
  14. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 299.
  15. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 251.
  16. *Loc. cit.*
  17. En la mañana del 7 de noviembre (1820) "...dió la vela para el Callao el general San Martín. Al día siguiente volvió á la bahía de Ancón con el lord Cochrane y el todo de la escuadra, inclusa la fragata Esmeralda, que después se llamó Valdivia". *Ibidem*, p. 254.  
Ver también PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Primer período, cap. IV, p. 84.
  18. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 254.  
"El Ejército Patriota desembarcó en Huacho, en los días 10 á 12 de Noviembre y pasó á ocupar el pueblo inmediato de Huaura que se declaró cuartel general". PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Primer período, cap. IV, p. 86.
  19. *Loc. cit.*
  20. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 256.
  21. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. III, pp. 208-209.  
Pezuela, igualmente, menciona en su "memoria" —en enero de 1821— que se encuentran "a la boca del Callao", bloqueando el paso, además del *San Martín* y la *Independencia*, el bergantín *Araucano* y el *Potrillo* con dos cañones. Asimismo, consigna una relación de los buques que se hallan en Ancón y Chancay — PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*, pp. 823-824.
  22. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, p. 144.
  23. No es el caso, por la naturaleza de este estudio, de analizar el pase del batallón del Numancia. Sólo importa el aspecto de navegación vinculado con el asunto. Ver en BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. I, pp. 21-24.
  24. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. V, pp. 151-152.
  - TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. III, p. 208.
  - MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, pp. 261-262.
  25. Igual que el caso anterior, el tema de Pringles sólo se estudia en su breve vinculación con el litoral de Chancay. Mitre es fuente valiosísima, con testimonios contemporáneos, para conocer la situación de Pringles. Transcribe un texto que viene de una carta del General W. Paunero con una versión verbal de Pringles sobre el suceso, que merece citarse: "No me fué posible conservar mi pequeña tropa reunida, pues no me quedaba un hombre que no hubiese caído ó estuviese herido, incluso yo. Entonces me vi tan acosado por varios soldados enemigos, y sobre todo por un oficial á quien habia dado un sablazo en el primer encuentro, que no me quedó más recurso que echarme al agua y allí pude salvarme con los pocos hombres que me quedaban y entregarme prisionero como sucedió; pues si hubiese preferido ahogarme tenia por delante de mí todo el mar".— MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín*, T. III, cap. XXVII, p. 49.  
Las proclamas de San Martín sobre los sucesos de Chancay exaltan el valor de Pringles y al mismo tiempo censuran su falta de obediencia, al empeñarse en combate contra orden expresa; dice San Martín que por el valor demostrado se dispensa del juicio que por indisciplina merece su acción — Ver proclamas en GALVAN MORENO, Carlos... *Bandos y Proclamas*, cap. XI, pp. 193-194.
  26. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. III, pp. 209-210-190.
  27. "¿No ofrecía ese mismo comercio de Lima, principal Caja del Estado, dos ó tres millones de pesos por el reembarque de San Martín y 50,000 por cada buque enemigo que se capturase?". *Ibidem*, pp. 193-194.

## NOTAS AL CAPITULO

28. *Ibidem*, p. 223.
29. *Ibidem*, cap. IV, pp. 225-226.
30. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 680.
31. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 292.
32. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 251.
33. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 798.
34. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 297.
35. *Ibidem*, p. 292.— Refiérese Cochrane a una carta de Juan José Sarraatea a San Martín.
36. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 59.
37. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. XI, p. 455.
38. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 301.
39. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. II, pp. 56-58.
40. Public Record Office A. D. M. 1/23. Londres.
40. Yrarrázaval en su interesante libro sobre San Martín, donde no oculta su disposición contraria al futuro Protector del Perú, elogia la actitud de Cochrane contra la inacción, tono defensivo o lento, de las operaciones de San Martín. Luego de referirse a los desembarcos en Huacho dice: "...mostraba San Martín su propósito de pasar a la defensiva —actitud extraña en un invasor— infundiendo nuevos ánimos a los realistas y dándoles tiempo para concentrar sus fuerzas". YRARRAZAVAL, José Miguel... *Op. cit.*, T. II, cap. I, p. 13.  
Esta afirmación tan general es inexacta y supone una falta de comprensión histórica, espiritual y psicológica del sentir de la obra de San Martín en el Perú. Precisamente porque no quiere el Libertador que su ejército se entienda como fuerza invasora, precisamente por esta circunstancia no busca precipitaciones innecesarias, pues entiende que su obra más que alarde militar es expresión de una actitud espiritual. También para entender la "inacción" hay que considerar el tiempo de las negociaciones con los españoles que naturalmente suponen lapsos de espera; esto lo recuerda García del Río a O'Higgins en carta del 12 de octubre de 1820.
41. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. II, p. 60.
41. *Ibidem*, cap. XIV, p. 412.
42. D. A. S. M. ... T. VIII, pp. 297-298.





## Capítulo XI

### LA CAPTURA DE LA "ESMERALDA"

**L**a *Esmeralda*, "...pesada fragata de guerra, construida en 1791 en los astilleros de Puerto Mahon. Tenia cuarenta i cuatro cañones distribuidos por mitad en sus dos bandas... tenia necesidad de pedir a un inmenso velámen su fuerza de dirección"<sup>1</sup>.

Su captura, el 6 de noviembre de 1820, eventualmente, por su significación técnica y estratégica; por su significación psicológica y moral, es uno de los hechos trascendentales de la historia naval del Perú durante la guerra de la Independencia.

Hecho notable, del mismo modo, por el riesgo, la osadía y el valor de las fuerzas atacantes y por la trascendencia que para Pezuela y para los realistas suscita este terrible menoscabo, heredero en la línea de desastres de la captura de la *María Isabel* en Talcahuano. Pero más grave que el caso anterior, más duro y más difícil; y sobre todo, está vinculado este siniestro con el momento decisivo de la presencia de San Martín en el Perú, con la época en que todo hecho militar y naval tiene no sólo un valor en sí mismo sino un efecto proselitista en el mejor sentido del término.

La captura de la *Esmeralda* es de algún modo una gran batalla contra las fuerzas realistas; batalla superior al verdadero significado de la nave y enaltecida por la bravura de la acción, por el lugar de la misma, y por la trascendencia de efecto muy amplio.

El Virrey Pezuela ofrece en su *Diario* noticia de la fragata de guerra *Esmeralda*; dice en una nota del 9 de octubre de 1818, que posee 28 cañones de 12, un total 40 cañones, 6 oficiales de

guerra hábiles, 7 oficiales mayores, 228 oficiales de mar y marina y 72 tropas de su guarnición lo que hace un total de 300 hombres<sup>2</sup>.

Es la época del bloqueo, del movimiento de la escuadra por las diversas bahías cercanas al Callao, es la época de la estrategia de campamentos y de propaganda de un clima psicológico determinado en contorno a Lima.

Rodríguez Ballesteros en su útil testimonio da una viva referencia a la situación de la bahía del Callao:

*"...en la bahía, la "Esmeralda" presidiendo las fuerzas marítimas reconcentradas en aquel punto, con las dobles líneas de buques y lanchas cañoneras protegidas por las formidables fortalezas del Callao. La línea era formada, además de la "Esmeralda", por una corbeta, dos bergantines, dos goletas de guerra, tres buques armados, y veinte lanchas cañoneras. Para mayor seguridad se había formado, con gruesas cadenas de hierro y madera, una percha o estacada flotante que circulaba todos los buques, impidiendo la aproximación del enemigo, y sólo una pequeña abertura hacia la parte del norte"*<sup>3</sup>.

En noviembre de 1820 las instrucciones de Cochrane son muy claras; se establece que *"...siendo la fragata "Esmeralda" el objeto principal de la expedición, todas las fuerzas reunidas deberán atacarla desde luego, y una vez tomada, cuidar de su conservación"*<sup>4</sup>.

El valor, la minuciosa preparación, un cierto carácter de romántico heroísmo, todo está como entretelado en el mismo relato que Cochrane ofrece de la gran hazaña en sus "servicios navales". Vale conocer la captura con las mismas palabras y con el mismo fresco entusiasmo del hombre que la prepara y la lleva a feliz término:

*"La empresa era arriesgada, puesto que desde mi última visita, la posición de los enemigos se había reforzado teniendo nada menos que 300 piezas de artillería montadas en la costa..."*<sup>5</sup>.

Además, manifiesta el Almirante, la *Esmeralda* tiene a

*"...los mejores marineros y marinos que podían procurarse, durmiendo cada noche en sus cuadras. Además estaba defendida por una fuerte barra amarrada con cadenas, y por pontones armados; hallándose el todo circundado de veintisiete lanchas cañoneras; de modo que no había buque que pudiera llegar a ella"*<sup>6</sup>.

Tres días dura la inmediata, minuciosa preparación, que ya en la tarde del 5 de noviembre se anuncia en una solemne proclama. El objeto es la captura de la fragata *Esmeralda* y apoderarse de otro buque a bordo del cual,

*"...segun me se habia informado, se habia embarcado un millon de pesos, para ponerlos en salvo si se hacia necesario; siendo mi opinion que si manifestabamos semejante determinación, los Españoles no titubearian en rendir ó abandonar á la capital"*<sup>7</sup>.

La proclama merece recogerse:

*"Soldados marina y marineros,*

*Esta noche vamos á dar un golpe mortal al enemigo, y mañana os presentareis con orgullo delante del Callao. Una hora de corage y resolución es todo cuanto se requiere de vosotros para triunfar. Recordad que habeis vencido en Valdivia, y no os atemoriceis de aquellos que un dia huyeron delante de vosotros... El momento de gloria se acerca..."*<sup>8</sup>.

Hay varios planteamientos iniciales. El objetivo capital es la *Esmeralda*, pero se piensa también en la captura de otros buques. Cochrane en persona encabeza el ataque; se selecciona a ciento setenta marineros y ochenta marinos. Todo el personal para el abordaje se embarca en catorce botes al costado de la *Almiranta* *"...cada hombre armado con machete y pistola, y para distinguirse, iban vestidos de blanco con una franja azul en el brazo izquierdo"*<sup>9</sup>.

Para obtener la distracción de los españoles, salen buques patriotas a alta mar con la imagen de perseguir a otra embarcación y para ofrecer la esperanza de una noche tranquila. El ataque mismo tiene dos grandes etapas: la primera, con el avance de los botes hasta llegar al escalamiento de la fragata, y la segunda, con la acción en la misma nave. Escuchemos a Cochrane:

*"A las diez de la noche (5 de noviembre de 1820) todo estaba pronto, habiendose formado á los botes en dos divisiones, la primera mandada por mi capitan de bandera Crosbie, y la segunda por el Capitan Guise, mi bote rompiendo la marcha. Se habia mandado guardar el mas riguroso silencio, y el hacer uso solamente del machete; de suerte que, como los remos estaban embozados y la noche era obscura, el enemigo no tenia la mas ligera sospecha del ataque que les amagaba... Era exactamente media noche cuando llegamos junto á la pequeña abertura dejada en la barra, faltando poco el que no se frustrase nuestro plan por la vigilancia de un guardacosta contra el que afortunadamente tropezó mi lancha. Echaronnos al instante el quien vive, al que respondí á media voz, amenazando dejar al punto sin vida á cuantos habian en el bote si daban la mas pequeña alarma. No hicieron resistencia á esta amenaza, y en pocos minutos se hallaban nuestros balientes (sic) formando una línea al costado de la fragata, abordandola á un mismo tiempo por diferentes puntos.*

*Los Españoles fueron enteramente cogidos por sorpresa, estando todos, excepto los centinelas, durmiendo en sus cuerdas, y grande fue la mortandad que hicieron entre ellos los machetes chilenos mientras que volvian en sí. Retirandose al castillo de proa, hicieron allí una sostenida defensa, y solo fué á la tercera carga que pudo ganarse la posicion. El ataque se renovó por algún tiempo en el alcázar, en donde los marinos españoles cayeron hasta el último hombre, el resto del enemigo saltó á la mar o en la bodega para librarse del carnage”<sup>10</sup>.*

Cochrane al abordar la fragata sufre un importante accidente, cae de espalda sobre un bote del culatazo que recibe de un centinela; le queda una herida grave junto al espinazo, la cual le ocasiona un serio mal que va a sufrir años más tarde. Con un pañuelo tapa la herida en el muslo y continúa el ataque hasta el final<sup>11</sup>.

El combate es muy breve, según Cochrane no dura más de un cuarto de hora, y las fuerzas patriotas registran once muertos y treinta heridos; las realistas, 160; los más, muertos por la acción de los machetes. Dice Cochrane que nunca ha visto un denuesto como el de “*nuestros valientes*” y que la tripulación puede compararse con un navío de línea inglés en el cumplimiento de las órdenes, con la mayor exactitud<sup>12</sup>.

Bien se sabe que está en la rada la fragata *Macedonia* de los Estados Unidos y la fragata inglesa *Hyperion* y que ellas para hacerse conocer entre las baterías de tierra deben alzar luces particulares como señales; igual hace la *Esmeralda* y esto ocasiona gran confusión. Motivo de desacuerdo entre Cochrane y Guise, cuando éste por las heridas del primero asume el mando de la nave, es la orden de romper las amarras y salir.

Lamenta Cochrane esta medida, pues dice que con ella se limita a sólo la *Esmeralda* el trofeo de esa noche, que puede alcanzar a otros buques.

*“En esto las fragatas neutrales cortaron sus cables y tomaron el largo; el Capitan Guise habia tambien cortado los de la Esmeralda, contra mis ordenes, de modo que no nos quedó mas que largar las gavias y seguir; cesando entonces la fortaleza de hacer fuego”<sup>13</sup>.*

La *Esmeralda* capturada está lista para salir a la mar, tiene provisiones para tres meses, pertrechos para dos años<sup>14</sup>.

Refiere Cochrane que en la mañana del 6 “*...hubo un espantoso deguello en tierra*”, pues hombres de la fragata de Estados Unidos, *Macedonia*, llegan a hacer compras en el mercado y la población que cree que la actitud de ese buque es la que determinó la captura de la *Esmeralda* “*...arrojandose sobre la tripulación del bote á todos los degollaron*”<sup>15</sup>.

# DON JOSE DE SAN MARTIN,

CAPITAN GENERAL DE EJERCITO, Y EN JEFE DEL LIBERTADOR DEL PERU,  
GRAN OFICIAL DE LA LEGION DE MERITO DE CHILE, &c. &c. &c.

---

**S**IENDO mi principal objeto el proveer á esta Capital con la abundancia de viveres que le deseo, á fin de que sus habitantes logren con ella la baxa del precio en que se hallan, he resuelto.

1. Que en el Puerto del Ancon se celebre una feria de toda especie de viveres, especialmente de Trigos, Harinas y Arroces.

2. Para que toda clase de personas puedan socorrerse, e- pero que los vendedores de dichas especies, no pongan embarazo á los compradores que necesitan cortas cantidades, sino que por el contrario, se presten á vender des-

de una arroba de Arroz y una fanega de Trigo para adelante.

3. Todas las ventas y compras se efectuarán con conocimiento del Comandante de Trasportes Don Manuel Loro, quien llevará la correspondiente razon.

Y para que el Público se aproveche de las ventajas que le ofrece la referida feria, se fixará el presente Bando, ademas de en los lugares acostumbrados, en todas las puertas de las Iglesias y demas parages. Dado en Lima á 23 de Julio de 1821—y 1.º de su Independencia.

*Jose de San Martin.*

Searle, Capitán de la fragata inglesa *Hyperion*, en un informe al Comodoro Hardy del 8 de noviembre de 1820, relata con detalle el "...*brillante encuentro...*" que concluye con la captura de la *Esmeralda*.

*"Todo fue hecho tan rápidamente y en un estilo tan magistral que apenas tuve tiempo de retirarme de la línea de fuego y algunas de nuestras naves mercantes sufrieron considerablemente, por no poderse mover a tiempo. En este valeroso acto perdieron los españoles cincuenta y seis hombres muertos y los Patriotas veinticinco, no he podido averiguar el número de heridos"*<sup>16</sup>.

Searle proclama que "...*he observado la más estricta neutralidad, y que directa o indirectamente no he dado ayuda a cualquiera de las partes*"<sup>17</sup>.

Menciona la violenta reacción popular ya conocida. "*Confío que el número de ingleses asesinados sea pequeño, pero no he podido asegurarme al respecto*"<sup>18</sup>.

Desde Ancón, el 9 de noviembre de 1820, San Martín le comunica a O'Higgins la captura de la *Esmeralda* y la herida sin mayor gravedad que ha sufrido Lord Cochrane, cuyo valor y coraje exalta<sup>19</sup>.

El día 8 Cochrane se traslada con la nueva presa hacia Ancón donde lo recibe el Ejército con inmenso entusiasmo<sup>20</sup>.

Frente al Callao el 14 de noviembre de 1820 Cochrane en una larga comunicación da cuenta a San Martín del resultado de la captura de la *Esmeralda*. Concluye con estas frases:

*"Espero que la presa de la capitana Esmeralda asegurada con cadenas, baterías y cañoneras, en situación que antes se había creído inexpugnable y a la vista de la capital, donde no puede ocultarse el hecho, producirá efecto moral más grande que el que se esperaría en otras circunstancias. Tengo gran satisfacción en enviaros la bandera del almirante Vacaro para que os sirváis ofrecerla a S. E. el supremo director de la República de Chile"*<sup>21</sup>.

La reacción en San Martín es de gran entusiasmo. A Torre Tagle, desde Supe, el 29 de noviembre le dice:

*"La toma de la fragata Esmeralda, bajo las baterías del Callao, ha decidido de tal modo la balanza marítima a mi favor, que no queda el menor obstáculo para la realización de mis planes"*<sup>22</sup>.

Un oficio de Pezuela al Ministro de la Guerra, firmado en Río de Janeiro el 20 de setiembre de 1821, comenta con dolor el desastre de la *Esmeralda* y presenta un panorama de las fuerzas que quedan en el Apostadero del Callao, luego de la noche de noviembre de 1820. Lamenta el Virrey cómo, sin su orden, la *Prueba* y la *Venganza* salen del Apostadero, y cómo, luego del

## LA CAPTURA DE LA "ESMERALDA"

infortunio queda el Callao defendido por 8 lanchas cañoneras y obuseros y unas 12 más particulares; menciona también 4 buques mayores de comercio, desmantelados y artillados, la corbeta *Sebastiana* y el bergantín *Maipú*<sup>23</sup>.

Valiosa es la imagen que Pezuela, en su mismo "diario", propone de la captura de la *Esmeralda*. En la anotación que corresponde al 6 de noviembre manifiesta que:

*"La Fragata de Grra. "Esmeralda" del porte de 40 cañones, se hallaba acoderada y dentro de la cadena á la caveza y derecha de la línea de los 11 Buques maiores, igualmente acoderados y entre ellos, uno con 8 cañones de bronce de á 16..."*<sup>24</sup>.

En este estado, y con la mayor sorpresa recibe a las 4 de la mañana de ese día un parte de haber sido apresada por Cochrane a la 1 de la noche, dicha fragata. El Almirante es el primero que salta sobre la cubierta sin ser sentido por el Capitán de Navío, don Luis Coig, quien la manda, ni por los oficiales y marineros, ni por quienes están en las lanchas cañoneras apostadas de guardia fuera de la cadena, que no hacen la menor señal. Es una sorpresa vergonzosa. *"Goig, Pérez del Camino, el Teniente de Navío D. Ramón Bañuelo, y Comandantes de otros Buques habían ido á la "Esmeralda" y estaban en conversación"*<sup>25</sup>.

Al día siguiente, expresa el Virrey: *"Lleno Cochrane de arrogancia, y yo de sentimiento, me propuso el Cange de los prisioneros á que accedí"*<sup>26</sup>.

*"...los brillantes y prósperos sucesos del enemigo en todas partes aumentan cada día el acobardamiento y desaliento de mis tropas; la completa derrota y fuga de Quimper en Nazca, la atrevida toma de "Esmeralda" en nuestra misma línea..."*<sup>27</sup>.

Frente a un planteamiento de Cochrane, San Martín, desde Supe, el 22 de noviembre de 1820, opina que es justo el inmediato avalúo de la *Esmeralda* para que el "detrimento" posterior no "perjudique" una adecuada apreciación.

Sobre otras reflexiones del Almirante, San Martín dice:

*"En cuanto al flete que Vuestra Señoría me propone se pague por las toneladas de la Esmeralda, en razón de ser destinada la Lautaro para transporte; como no tengo recursos para satisfacer los fletes, á lo único que puedo obligarme, en beneficio de los brabos del mando de Vuestra Señoría es á interponer mi influxo para que se les abone su importe por el Gobierno que se establezca en el Perú"*<sup>28</sup>.

No sólo se enriquece la Escuadra patriota, no sólo sufre grave merma la realista, no sólo se demuestra frente a la misma bahía del Callao y a las puertas de Lima el triunfo y la osadía de la nueva edad; lo perdurable de la toma de la *Esmeralda* es el



## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

estímulo que ofrece para las fuerzas de San Martín y la depresión que suscita entre la gente de Pezuela. Es un heroico combate en que se lucha con bravura, pero que deja como saldo más que una expresión material, una secuela en el orden de los principios, de la actitud humana<sup>29</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. BULNES, Gonzalo... *Historia de la Expedición Libertadora del Perú*, T. I, cap. XII, p. 476.  
Hay dos versiones, según recuerda Bulnes, de la actitud del Comandante Coig de la *Esmeralda*: según una, éste estaba departiendo con amigos en su cámara cuando el buque fue asaltado y permanece cautivo en dicho lugar, por lo cual tiene que esperar impotente el resultado de la lucha. Según otra, Crosbie, que se encuentra con él, le pone un centinela inglés de confianza para evitar que lo maten.
2. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*, p. 368.
3. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. I, cap. XX, p. 534.
4. *Ibidem*, p. 535.
5. COCHRANE, Tomás... *Servicios Navales*, cap. IV, p. 86.
6. *Loc. cit.*
7. *Loc. cit.*
8. *Ibidem*, p. 87.
9. *Loc. cit.*
10. *Ibidem*, pp. 87-88.
11. *Ibidem*, p. 89.
12. *Loc. cit.*
13. *Ibidem*, p. 90.  
Bulnes y Valdés comentan el tema, insisten en la cuestión de las luces que levantan las fragatas neutrales. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. XII, p. 484. TORATA, Conde de... *Documentos*, T. III, vol. I, cap. III, p. 208.
14. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. IV, p. 92.
15. *Ibidem*, p. 95.  
Refiere Cochrane con detalle la relación de los buques *Hyperion* y *Macedonia* con la captura de la *Esmeralda*. A más de algún incidente que relata, comenta que cuando los botes se acercan a la fragata inglesa se grita el "quien vive", "...con la evidente intención de alarmar al enemigo...", mas, "muy diferente fué la conducta del comandante de la fragata *Macedonia* de los Estados Unidos, cuyos centinelas no nos echaron el quien vive, diciendonos los oficiales á media voz nos deseaban feliz éxito".— *Ibidem*, p. 93.  
Sobre este tema del llamado "degüello", Pezuela, en su *Memoria*, dice en la nota que se refiere al 9 de noviembre, que en el Callao hubo un alboroto popular contra los extranjeros por sospecharse la ayuda de las fragatas inglesas y norteamericanas en la captura de la *Esmeralda*. Dice asimismo, que en Lima el pueblo principia "...á conmoverse contra los Extranjeros, pues no hay quién no esté en la inteligencia de que ellos auxilian de todos modos á nuestros enemigos...". PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 797.  
Es muy interesante la afirmación de José María Espejo quien destruye la versión sangrienta y de muerte que presenta Cochrane sobre el asunto: "ESPEJO (Jose Maria). Vindicacion que hace el Comandante de las compañías de cargadores, matriculados de marina, sobre la falsa calumnia que se imputa contra su persona, la de los oficiales, sargentos, y tropa del Cuerpo de su mando, atribuyendoles haber hecho mortandad extraordinaria de ingleses, y angloamericanos, la madrugada del dia 6 del corriente, con motivo de haber sorprendido en la linea, los de la Armada

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

*chilena, nuestra fragata Esmeralda*".— MEDINA, José... *La Imprenta en Lima*, T. IV, p. 266.

Es interesante la carta privada de Cochrane a O'Higgins, Ancón, 9 de noviembre de 1820, sobre el mismo tema. Public Record Office. A.D.M. 1/26. Londres.

16. *Loc. cit.*

17. *Loc. cit.*

18. *Loc. cit.*

19. *Loc. cit.*

20. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. V, p. 99.

21. La relación que ofrece Basilio Hall de la captura de la *Esmeralda* es viva y simpática, mas, es de verdad una transcripción de los mismos relatos de Cochrane ya estudiados.— HALL, Basilio... *El General San Martín en el Perú*, pp. 44-48

22. OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. III, cap. V, p. 155.

BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. I, p. 32.

23. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol II, Apéndice N° 4, p. 178.

24. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 794.

25. *Ibidem*, p. 795.

26. *Loc. cit.*

27. D.A.S.M. ... T. XI, p. 252. Manifiesto del ex Virrey Pezuela.

28. *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.

29. Es útil para el tema de la captura de la *Esmeralda* la "*Orden preparatoria del ataque...*"— COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. IV, pp. 91-92.

Entre los múltiples testimonios de la historiografía sobre el tema del abordaje de la *Esmeralda*, Yrarrázaval en su valioso y polémico estudio sobre San Martín, dice que el Protector no conoce el plan de capturar a la fragata.— YRARRAZAVAL, José Miguel... *San Martín y sus enigmas*, T. II, cap. I, p. 35.

Asimismo se refiere a la narración de un oficial subalterno de la *Macedonia* quien manifiesta que deserta uno de los catorce botes que van al abordaje de la fragata española; Mitre recoge la versión, mas no así Cochrane, Hall, Stevenson, Miller, García Camba.— *Ibidem*, p. 12.

San Martín le comunica a O'Higgins el buen suceso y agradece los esfuerzos realizados para libertar a la América del Sur. *Loc. cit.*

Otras referencias: GUILLEN, Julio.. *Indice*, T. II, p. 172.— RODRIGUEZ

BALLESTEROS, José... *Op. cit.*, T. I, cap. XX, pp. 538-541.— GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*, T. I, cap. XVI, pp. 348-350.

Miller elogia con gran entusiasmo la eficacia y la hazaña de Cochrane y recoge también la imagen de cómo: "*La guarnición del Callao se exasperó de tal manera con las resultas de este ataque atrevido, que mataron a un oficial y la tripulación de un bote que poco después del día envió la fragata de los Estados Unidos la Macedonia, bajo el pretexto de que el "diablo" de Cochrane nunca habría alcanzado su objeto, si no le hubiesen ayudado los buques neutrales de guerra que habia en el puerto*".—

MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. I, cap. XIII, p. 253.

Bulnes recoge, siempre de Delano, la versión de cómo el Comandante de la *Macedonia*, de paseo en Lima y habiendo llegado a su conocimiento que lo buscaban, quiso disfrazarse para escapar, para lo cual se estaba rapando sus bien pobladas patillas y ya tenía una rapada cuando llegó un coche escoltado por 25 coraceros que le envía el Virrey para que se fuese de inmediato a Chorrillos para embarcarse "*No se esperó para raparse la otra patilla, sino que, metiéndose en el coche, partió a todo galope i llegó a Chorrillos, donde encontró a uno de sus botes esperándolo, i se embarcó, salvando así la vida*".— BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. XII, p. 486.

## NOTAS AL CAPITULO

TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. II, p. 37.

Mitre, Otero, Paz Soldán, Vargas Ugarte, Bulnes, tratan el tema de la *Esmeralda* con la misma fuente que viene de Cochrane y que se estudia en este texto.

Bulnes ofrece un amplio testimonio y se apoya, entre otras fuentes, en las dos "Esmeraldas" de Benjamin Vicuña Mackena. Refiere, tal como está en otros testimonios, cómo al subir a la fragata enemiga no debería gritarse "vive Chile", sino "vive el Rey", a fin de engañar al adversario.

Luego comenta que el santo y seña del día es "gloria-victoria". Bulnes también recuerda un diálogo simpático entre Guise y Cochrane, donde ambos jefes deciden luchar a ver cuál es el primero en llegar a la base enemiga. Bulnes refiere de Délano la versión de cómo llega el pilotín Ouley "*que mandaba una lancha tripulada con doce hombres, llevando a remolque una cañonera española de que se había apoderado a viva fuerza*".— BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. I, cap. XII, p. 484. Es muy bella la relación que ofrece García Camba de la toma de la *Esmeralda* y que recoge Bulnes. *Ibidem*, pp. 488-490.

El testimonio de Francisco Javier Mariátegui es, asimismo, muy interesante. Igualmente, es ilustrativo el testimonio de Germán Leguía y Martínez en su obra sobre el Protectorado recientemente publicada.



## Capítulo XII

### EL FIN DEL GOBIERNO DE PEZUELA Y EL PRINCIPIO DEL PROTECTORADO

El año de la proclamación de la Independencia, desde el punto de vista de la política naval, tiene una característica que difiere fundamentalmente del año anterior. Es 1820 un tiempo de espera, de grandes sorpresas; urdimbre de ilusiones y temores. De otro lado, 1821 es un lapso de relativa calma preñada asimismo de angustiosas preocupaciones; el bloqueo del litoral es uno de los temas medulares vinculado con la situación de Lima y con la estrategia en los primeros meses del año que corresponde al ingreso a la ciudad. Desde otro ángulo, es una era en la cual se suscitan discordias entre los altos mandos; ya no es tema desconocido la discrepancia que se anuncia entre Cochrane y San Martín. Es, en el Norte de la brújula, el augural principio de la Escuadra peruana, de la Marina de Guerra del Perú.

#### PRINCIPIOS GENERALES

Bien dice García Camba que el dominio del mar ofrece a los patriotas una superioridad grande en el orden del movimiento y de las posibilidades militares, aun con "*poca gente*".

En enero de 1821 el plan de San Martín es muy claro y atinadísimo. Aproximarse a Lima por las playas y valles del Norte, para provocar de un lado el acercamiento material a la ciudad, mas, sin propósito beligerante, y de otro, como lo dice expresamente, para "*...protejer la desercion del ejército demasiado dispuesto en su mayor parte a seguir el ejemplo del batallon Nu-*

mancia..."<sup>2</sup>. Además, atiende San Martín a otra razón: proteger a Arenales en su desarrollo por la Sierra.

Son ilustrativos y de belleza que no se puede ignorar los testimonios de Hardy y Shirreff:

*"Las semillas de la revolución están indudablemente sembradas profundamente entre los criollos y clases inferiores del Perú..."*<sup>3</sup>.

*"Todo hombre de mediana inteligencia es de la opinión que nada puede evitar que este país se libere y creo firmemente que tanto el actual Virrey como el Gral. Pezuela, son de esa opinión, pero nadie tiene el valor suficiente de indicar el momento en que pueda suceder tal hecho"*<sup>4</sup>.

Entretanto, un extremo de la línea llega a Ancón donde se encuentra el convoy con la protección del bergantín *Galvarino* y la fragata *Lautaro*. A mediados de enero, San Martín ordena que el convoy se traslade de Ancón a Huacho, quedando en el primer puerto una lancha cañonera "...para observar al enemigo..." y proteger una vanguardia de cuatro hombres y un cabo, en dicho lugar. El *Galvarino* navega a Chancay<sup>5</sup>.

Anúnciase ya la discrepancia entre una acción rápida y veloz que propicia el Almirante y un planteamiento más calmado, más reflexivo, que auspicia San Martín, dentro del propósito de llegar a la guerra como último recurso, y no anticipar innecesariamente acciones militares<sup>6</sup>.

Apasionante es el tema, vinculado con la concepción geopolítica del Perú, de la vigencia del litoral y de la Sierra en el desarrollo de la lucha. En noviembre de 1821, La Serna manifiesta al Secretario de Estado y del Despacho de la Guerra, que ante la carencia de una Escuadra que pueda sostener el comercio e impedir el proceso de otras invasiones, es necesario dedicar "...la principal atención..." al "...interior del Perú...". Dice, además, que las costas nada valen en comparación con la Sierra, y que para sostener aquéllas es de una necesidad absoluta tener fuerzas navales de alguna consideración en estos mares<sup>7</sup>. Hay aquí dos aspectos que esclarecer. Evidentemente, para los españoles ante la falta de una escuadra competente la política de concentración en el interior fluye como una necesidad irrevocable; para ellos la presencia en las tierras bajas no sólo carece de sentido sino que ofrece riesgo de todo orden. Mas, aparte de esta circunstancia que concede a la altura un carácter especial, hay que atender a la concepción íntegra, histórica y geográfica del Perú y considerar cómo el triunfo en la costa, valioso y decisivo para las comunicaciones, con valor psicológico indudable, es incompleto y con peligros graves de transitoriedad si no tiene asiento en el sólido respaldo del dominio de los Andes. El largo señorío de los españoles en la cordillera del Sur del Perú, hasta

# DON JOSE DE SAN MARTIN,

CAPTAN GENERAL DE EJERCITO, Y EN GEFE DEL LIBERTADOR DEL PERU, GRAN OFICIAL DE LA LEGION DE MERITO DE CHILE, &c. &c. &c.

---

**P**OR cuanto esta Ilustre y gloriosa Capital ha declarado, así por medio de las personas visibles, como por el voto y aclamacion general del Público, su voluntad decidida por su Independencia, y ser colocada en el alto grado de los PUEBLOS LIBRES, quedando notado en el tiempo de su existencia por el dia mas grande y glorioso, el Domingo quince del presente mes, en que las personas mas respetables suscribiéron el ACTA DE SU LIBERTAD, que confirmó el Pueblo por voz comun en medio del júbilo: Por tanto, Ciudadanos, mi corazon que nada apetece mas que vuestra gloria, y á la qual consagro mis años; he determinado que EL SABADO INMEDIATO VEINTIOCHO se proclame vuestra FELIZ INDEPENDENCIA, y el primer paso que dais á la LIBERTAD DE LOS PUEBLOS SOBERA-

NOS, en todos los lugares públicos en que en otro tiempo se os anunciaba la continuación de vuestras tristes y pesadas cadenas. Y para que se haga con la solemnidad correspondiente, espero que este noble vecindario autorice el augusto acto de la Jura, concurriendo á él; que adorne é ilumine sus casas en las noches del VIERNES, SABADO Y DOMINGO, para que con las demostraciones de júbilo, se den al mundo los mas fuertes testimonios del interes con que la Ilustre Capital del Perú celebra el dia primero de su INDEPENDENCIA, y el de su incorporacion á la gran familia Americana.

Dado en Lima á de Julio de 1821, — y 1.º de su Independencia.

*Jose de San Martin,*



1824, es una prueba no sólo del valor de reducto geográfico de dichas regiones, sino también un testimonio de cómo el litoral únicamente no puede definir el rumbo del país; cómo, del mismo modo, la serranía de manera unilateral tampoco caracteriza el derrotero histórico del Perú.

### EL BLOQUEO

La suspensión de todo tráfico marítimo y el bloqueo de los puertos en poder de los españoles, es una de las medidas de orden militar y económico que adopta San Martín desde el principio de su gestión en el Perú. Normas legales posteriores ya establecen el carácter definitivo y la modalidad.

Bulnes comenta, con detalle, diversos matices del bloqueo; habla de las varias hipótesis sobre la interrupción del mismo y alude a la difícil situación en que se encuentra Lima en el orden de alimentación, en el orden psicológico y también frente al riesgo de enfermedades. Considera el tiempo del primer semestre de 1821, hasta los días de Punchauca, y piensa que el ambiente para el Virrey es insostenible en la ciudad<sup>8</sup>.

La correspondencia de Cochrane es muy útil para conocer las incidencias del bloqueo antes de la constitución del sistema protectoral: en abril de 1821 el Almirante informa la partida de Huacho de la tropa destinada a bloquear el camino del Sur, su desembarco en Pisco<sup>9</sup>; preocupado en el mismo abril, las circunstancias en que se produce el ingreso y "escape" de embarcaciones que burlan el bloqueo y pide que se le provea de buques pequeños<sup>10</sup>; en el mes de julio, ya en los días del abandono de la ciudad por los realistas, angustiado a Cochrane el embarque sucesivo de dinero en buques neutrales y manifiesta también su inquietud porque se está "echando a pique" diversas embarcaciones y

*"...temo que volarán quizá esta noche los castillos, pues hemos visto saliendo del pueblo muchísimas bestias cargadas y gentes. Venga, mi general, con la tropa que haya para salvar esta plaza que importa más que Lima"*<sup>11</sup>;

el 22 de julio, le manifiesta a San Martín que no debe tardar en declarar el bloqueo de todos los puertos del Perú en el poder del enemigo, y comunica que el Comodoro Hardy solicita al Gobierno de Chile que se limite dicho bloqueo desde Pisco hasta Ancón<sup>12</sup>. El 31 de julio Cochrane comunica a Monteagudo que captura a los españoles embarcados "...a bordo de la fragata San Patricio y Lord Lindock...", quienes "...en la noche del 24 del mismo se hicieron á la vela del fondeadero interior de la Cadena". Monteagudo manifiesta el 2 de agosto que se considere el

buque más a propósito para que en él estén los oficiales prisioneros, lugartenientes y demás personas.

Preocúpale al Almirante que pueda violarse el bloqueo, aunque en mínima parte, y de este modo para el mes de agosto le comunica a Monteagudo que "*...la vigilancia que se guarda en la escuadra, ningún grano, ni auxilio alguno ha entrado al Callao por mar; sin embargo he dado órdenes que los buques mercantes se pasen á Ancón luego que hayan hecho su aguada...*"<sup>13</sup>; Monteagudo, el 17 de agosto, le pide a Cochrane su informe sobre el caso del bergantín *Coronel Allans* que "*...fué sacado del puerto de Ancón por el Araucano...*" según referencias llegadas hasta el Protector<sup>14</sup>. Con ironía, a fines de agosto, Cochrane dice a San Martín que no se le reconoce competencia para nada ni aun para saber si puede continuar "*...en un bloqueo destituido de toda especie de víveres*". Quéjase asimismo, directamente, a San Martín que manda desembarcar "*...la mitad...*" de los fusiles, y expresa que es imposible bloquear sin tenerlos en los botes<sup>15</sup>.

El 15 de octubre de 1821, de manera formal, el Protectorado establece el bloqueo desde el puerto de Nazca hasta el de Cobija, con inclusión de ambos. Se condiciona el bloqueo a la llegada, a dicho litoral, de los buques de guerra del Perú destinados a hacerlo efectivo.

En el decreto se manifiesta cómo la mayor parte de los pueblos se han unido al Ejército Libertador y cómo la Intendencia de Arequipa está "*...ocupada todavía por la fuerza enemiga contra el sentimiento y opinion de aquellos pueblos, que son parte integrante del estado peruano...*", por lo que es necesaria la citada medida militar. Se concede un plazo para que las naciones amigas o neutrales estén notificadas de la constitución del bloqueo; así se determina ocho meses para las naciones de Europa y Estados Unidos y puertos de Africa; cuatro meses para el Brasil y Río de la Plata, y dos para Chile y Colombia; doce meses para los establecimientos europeos del Asia y costa oriental del Africa. Todo buque que arribe después de las fechas indicadas, con artículos de contrabando de guerra, tales como armas, municiones, pertrechos, víveres, útiles navales, y todo lo que pueda servir a la defensa del enemigo, será enviado al puerto del Callao para el juicio pertinente<sup>16</sup>.

Más tarde, en 1823, en un decreto sin fecha exacta que recoge la colección Quirós, se manifiesta que el Presidente de la República declara en estado de riguroso bloqueo los puertos y caletas entre los paralelos de 14° y 22°20' de latitud austral, conforme al decreto del Protectorado del 15 de octubre de 1821<sup>17</sup>.

El bloqueo se vincula necesariamente con la situación de buques extranjeros, particularmente de Su Majestad británica, que

por dificultad para la información sobre el establecimiento del mismo —según se manifiesta— encaran diversos tropiezos. Monteagudo le informa a Cochrane, el 20 de agosto de 1821: el Protector ordena comunicar al Comodoro de las fuerzas inglesas, Sir Tomás Hardy, para que de acuerdo con la neutralidad de su gobierno mande a todos los buques ingleses que salgan del Callao y pasen a Ancón “...único puerto habilitado por ahora en esta costa...”. El Comodoro acepta las indicaciones de San Martín<sup>18</sup>. Los buques ingleses son los siguientes: *Nancy*, *Libonia*, *Ana* y *Olive Branche*<sup>19</sup>.

Paz Soldán comenta el fondo del problema, es decir, la escasez de fuerzas suficientes para difundir y hacer cumplir el bloqueo<sup>20</sup>.

Nemesio Vargas relata con simpática minuciosidad un incidente en Pisco, a partir de setiembre de 1821, por la presencia de buques ingleses<sup>21</sup>.

Según García Camba, del 25 al 27 de agosto, se traslada la mayor parte de los buques de la Escuadra patriota del Callao a Ancón<sup>22</sup>.

#### LA SITUACION DE LIMA

Uno de los más notorios efectos del bloqueo es, sin duda alguna, crear en la capital del Virreinato una situación difícil y más tarde insostenible, tanto por las dificultades en el orden de la alimentación y de las comunicaciones, cuanto por el efecto psicológico que suscita la acción de dicho bloqueo.

Para los días de Aznapuquio, ya la situación de Lima es de verdad angustiada<sup>23</sup>. Bulnes habla de “...la lenta agonía de la capital”<sup>24</sup>. San Martín, no sin cierta ufanía, en febrero de 1821, le manifiesta a Luis de la Cruz que el Virrey no resiste mucho tiempo en Lima pues “cada soldado sólo para comer, y mal, le cuesta... cuatro reales diarios”. Además, enaltece la importancia de la insurrección de las provincias del Norte, la incomunicación de Lima “...no contando con ninguna entrada y el Callao en un riguroso bloqueo”<sup>25</sup>.

El malestar de la capital a finales del primer semestre de 1821 muestra reiterados síntomas de descontento, preludio de la desocupación de julio de 1821. A la incomunicación mencionada, a la falta de alimentos, a la carestía grave, a la inquietud psicológica, a la posible cercanía de una lucha, se añaden los enfrentamientos personales ante la gravedad del momento. Merece citarse un fragmento que recoge el *Pacificador del Perú*, el predilecto órgano de Monteagudo y que asume Bulnes:

“La Serna tiene ya sofocados a estos habitantes con la tiranía que ejerce, i las contribuciones. Ya no hai valor



## VIVA LA PATRIA

Ciudadanos, aunque el gobierno no ha recibido todavía noticia oficial de la entrada del general San Martín á la capital del Perú, se apresura á anunciarosla, como cierta por el tenor de la siguiente

Carta de un inglés respetable residente en Santiago de Chile á otro de esta ciudad.

Una del día, Santiago 13 de agosto de 1821.

*Mi querido pariente. Acaban de llegar en este instante las gloriosas noticias de la caída de Lima. El Motezuma ha llegado al puerto con el oficio de que San Martín entró en Lima por fuerza de armas.*

*Dará V. á Games 150 pesos si es el primero que lleva la noticia.*

El conductor de la antecedente carta es D. F. Games, que se hallaba en el valle de la Aconcagua haciendo provision de viveres para atravesar la cordillera, conduciendo á Mendoza armas y dinero del gobierno de Chile, y á esa sazón llegó allí la noticia de la ocupacion de Lima por el ejército libertador, y se celebró con salvas, y regocijo. Refiere Games, que ocurrió luego á casa del gobernador de la villa de la Aconcagua, sacó una copia del parte, y emprendió el paso de la cordillera: que desde muy arriba vió en la falda, que un hombre con una bandera blanca en la mano le hacia señal de que bajase, y que no atreviéndose á desandar su camino, subió el de la bandera blanca, que era un caballero inglés, y le entregó la referida carta, asegurandole la noticia. Games dejó la copia del parte, que sacó de la Aconcagua en manos del señor gobernador de Mendoza.

Terminó por fin á los once años la gloriosa guerra de nuestra independencia. Las fértiles ó inmensas tierras que se dilatan desde las márgenes del Rio de la Plata hasta el Orinoco son ya independientes de hecho y de derecho, y no han quedado en ellas mas que ruinas de la tiranía. 'Ellas serán felices, porque el alto ser que rige los destinos de los pueblos así lo ha decretado y al cabo de tres centurias de oprobio, de esclavitud, y abyeccion, ha mirado con benignos ojos á la América.

### OTRA NOTICIA IMPORTANTE.

El mismo conductor Games dice: que á su tránsito quedaban las fuerzas que habian salido de Mendoza contra Carreras á nueve leguas de distancia de su campo, y que despues en el camino le alcanzó la noticia de que el 24 de agosto anterior habia sido derrotado, y puesto en precipitada fuga: que él mismo vió el oficio que el comandante en jefe dirigia á la Rioja, en precaucion de que fuese Carreras á asilarse de aquel pueblo.

Lejos de nosotros el bárbaro despotismo, y la loca, y licenciosa anarquía para que se establezca la verdadera libertad sobre los firmes fundamentos de la virtud y la justicia.

IMPRESA DE LA INDEPENDENCIA.



# NOTICIAS DE LIMA

*Gaceta ministerial de Chile—Santiago 29 de agosto de 1821.*

*Oficio del excmo. señor general en jefe del ejército libertador, y protector de los pueblos libres del Perú, al excmo. señor supremo director de la república.*

EXCMO. SEÑOR.

Quando V. E. se dignó confiarme la dirección de las fuerzas que debían libertar al Perú, dejé á mi cuidado la elección de los medios para emprender, continuar y asegurar tan grande obra. Un encadenamiento de sucesos prósperos desde el principio de la campaña, y la ocupación de esta capital habrán satisfecho á V. E. del empeño con que he procurado llenar su confianza y cumplir mis votos por la independencia de la América.

Mas en el estado en que se hallan mis operaciones militares, y á la vista de los esfuerzos que aun hacen los enemigos para frustrar mis planes, faltaria á mis mas caros deberes, si dejando lugar por ahora á la elección personal de la suprema autoridad del territorio que ocupo abriese un campo para el combate de las opiniones, para la colisión de los partidos y para que se sembrase la discordia que ha precipitado á la esclavitud ó á la anarquia á los pueblos mas dignos del continente americano.

Destruir para siempre el dominio español en el Perú y poner á los pueblos en el ejercicio moderado de sus derechos, es el objeto esencial de la expedición libertadora. Mas es necesario purgar esta tierra de la tiranía, y ocupar á sus hijos en salvar su patria antes que se consagren á bellas teorías, y que se dé tiempo á los opresores para reparar sus quebrantos y dilatar la guerra. Tal sería la consecuencia necesaria de la convocación de asambleas populares ó de colegios electorales, si de este origen hubiese de emanar en las presentes circunstancias el poder central y reorganizador, porque habiendo gravitado sobre el Perú la fatal educación colonial del gobierno español, no puedo prometerme aqui diversos efectos de los que por igual principio hemos llorado en otros pueblos de la América.

Apoyado en estas razones, en la dilatada experiencia de once años de revolución, en las refle-

xiones del decreto incluso, y más que todo en mi propia conciencia, he reasumido en mi persona la autoridad suprema del Perú, con el título de protector, hasta la reunión de un congreso soberano de todos los pueblos en cuya augusta representación depositaré el mando y me resignaré á residencia. Entonces no quedará un vacío á los liberales sentimientos de V. E., el mundo culto decidirá, y la posteridad imparcial hará justicia á mis procedimientos. Entonces en fin el heroico pueblo que V. E. manda recibirá por premio de sus esfuerzos la gratitud de los peruanos en INDEPENDENCIA Y LIBERTAD.

Ninguna otra mira que el bien de mis conciudadanos y responder fielmente de la responsabilidad que he contraído ante V. E., y ante el género humano ha podido inducirme á violentar mis propios principios, porque habria preferido un retiro á la contracción de nuevos deberes; pero ni V. E. debe ser burlado en sus deseos por la independencia de este país, ni yo puedo abandonar á la incertidumbre á millares de americanos que se han comprometido á ayudarme á libertar mi patria y que han hecho ya todo género de sacrificios.

Entretanto las tropas de ese estado siguen con entusiasmo la marcha de la gloria y auxilian mis afanes por la emancipación del Perú, y si el autor de las victorias y la fortuna protegen mis designios, mi mayor gloria será restituirlos á su patria cubiertas de laureles y de las bendiciones de estos pueblos. La razón, la justicia y la conveniencia reciproca reclaman tambien mi cooperación inmediata á la consolidación de la independencia y seguridad de Chile. V. E. cuente con una nueva columna para sus benéficos planes, y desde ahora protesto á V. E. que al bajar de la silla del gobierno del Perú no exigire de los pueblos otra recompensa á mis servicios que su fraternidad y union sincera con la nación chilena, y una constante resolución de auxiliar á los temas pueblos libres de la América para que prevalezca en ellos la libertad y el órden.

Dios guarde á V. E. muchos años. Lima y agosto 6 de 1821.—José de San Martín.—Excmo. señor director supremo de la república de Chile.

*para resistir tanta persecución, para soportar las ejecuciones clandestinas i arbitrarias, para sufrir la carestia de víveres. El arroz está a 12 pesos botija, i el maiz a diez pesos fanega; la libra de fréjoles vale dos reales; las papas medianas uno, i las chicas uno i medio cada una. El pan de tres onzas se vende a real, i muchas veces no se encuentra. La arroba de chocolate cuesta diez pesos; el azúcar cinco; i aun las yucas i camotes están por un sentido. De carne no se hable. Semejante estado me hace temer que si no hai alguna variación dentro de un mes, perece la mitad de esta población. Ya han echado mano de la plata labrada de los templos; i han puesto en contribución jeneral a todas las clases, sin perdonar hasta los puestos de frutas*<sup>26</sup>.

Preocupa a Cochrane, en el mes de setiembre, que los enemigos puedan huir por la playa y para ese objeto él se dirige rumbo a Boca Negra y proyecta enviar a los bergantines Galvarino y Araucano "...para cortar la retirada del enemigo..." hacia Cerro Azul<sup>27</sup>.

#### LA PERDIDA DEL "SAN MARTIN"

Entre los acontecimientos extraordinarios y dañinos a la causa patriótica en 1821, debe citarse el caso del *San Martín* en Chorrillos, y su siguiente destrucción.

Ocupada la ciudad por las fuerzas patriotas y ante la escasez de grano, el Protector ordena a Cochrane enviar el navío *San Martín* a Chorrillos para desembarcar el trigo recogido en Mollendo. El desembarco en el Callao es peligroso por la acción de las baterías de los Castillos. Cochrane manifiesta que la bahía de Chorrillos ofrece dificultades, que el buque está demasiado cargado y corre el riesgo de perderse; no obstante, según Paz Soldán, son desentendidas las observaciones del Almirante y el buque sale el 16 de julio para cumplir su cometido. Sin embargo, Monteagudo se apoya en el testimonio de Wilkinson para mencionar la responsabilidad del Jefe de la Escuadra<sup>28</sup>.

La descripción que ofrece Rodríguez Ballesteros es ilustrativa y merece transcribirse:

*"El navío "San Martín" había recibido orden de pasar a Chorrillos y desembarcar allí una considerable cantidad de trigo, que había tomado en Mollendo, y que por la escasez de víveres en que se encontraba Lima a consecuencia de un largo sitio, había llegado a ser de mucha importancia. La falta de amarras hizo que el navío garrease el 16 de Julio, con una leve brisa, yendo a varar a la playa. Los esfuerzos del capitán Wilkinson, lograron volverlo a sacar libre, pero en ese mismo instante el viento y la ma-*

*rejada lo impelieron de nuevo sobre las rocas. La violencia del choque descuadernó sus costados, el agua lo inundó completamente, y al cabo de pocos días más, se sumergió del todo arrastrando consigo todos los efectos de presa recogidos en la expedición a intermedios, cuyo valor se calculaba en 250,000 duros, sin que pudiese salvarse cosa alguna de interés”<sup>29</sup>.*

Nemesio Vargas, con la franqueza habitual en sus textos, alude, asimismo, al cargamento del *San Martín*; dice: *“En este buque se habían depositado también, los robos de las tropas de Miller en Pisco y Arica, y por este motivo podemos decir, que era el cuerpo ambulante de innumerables delitos”<sup>30</sup>.*

Stiglich en su bello trabajo sobre Chorrillos y Olaya menciona el triste suceso:

*“El navío San Martín se perdió, y es aquí donde se demuestran una vez más los chorillanos. Expertos nadadores y buceadores, era de ver cómo desafiaban la furia del mar para salvar a los 350 tripulantes del San Martín.*

*Parecía que las canoas chorillanas y los caballitos de totora se multiplicaban. No se ahogó un sólo hombre. Comienza entonces la labor de salvamento de todo lo que podía ser útil, y uno tras otro, del fondo del mar y de su adaptación fuerte a la cubierta, los chorillanos extraen, sin escafandras de buzo, a cuerpo limpio, los cañones, los pertrechos y cuanto se podía esperar de su esfuerzo en un sin número de días de labor abnagada, y gratuita”<sup>31</sup>.*

En agosto de 1821, en carta dirigida a Monteagudo, Cochrane se refiere a la necesaria investigación, por un Consejo de Guerra, para esclarecer las causas de la pérdida del navío *San Martín*, y espera que si por sus ocupaciones no pueda asistir el Ministro Monteagudo como auditor, designe a su representante<sup>32</sup>.

## LAS NEGOCIACIONES DE PUNCHAUCA

De manera incidental existe una relación entre las negociaciones de Punchauca y la vida marítima del Perú, de 1821.

Si bien es verdad que el fondo mismo del tema se reduce a la contradicción insalvable entre las instrucciones de San Martín que se apoyan en el reconocimiento de la Independencia y las de La Serna que demandan la jura de la Constitución española, vale decir de la fidelidad al Soberano; si bien es verdad que hay momentos de posible acercamiento y de presunto arreglo, el destino de la Conferencia, desde el primer momento, está señalado por el fracaso<sup>33</sup>.

Las reuniones preliminares de Torreblanca, las conferencias de los Diputados en Punchauca, la conferencia misma entre San Martín y La Serna en dicha casa-hacienda, la breve entrevista de diputados de La Serna con San Martín en la *Montezuma*, la continuación en Miraflores y por fin las reuniones en la *Cleopatra*, esta larga sucesión de hitos no es sino una confirmación de la antinomia antes señalada. No obstante, el tema marítimo está presente. Está presente en el retiro de las patentes de corso, en la posible entrega de las fortalezas del Callao a San Martín como aval de la realización del armisticio, en la negociación con Spencer y con Hardy —de la Marina británica— para obtener una garantía formal para un entendimiento; está presente, en fin, en las reuniones en la *Montezuma* y en la *Cleopatra*, que confirman el espejismo de un entendimiento<sup>34</sup>.

Basilio Hall, útil en las referencias sobre el ambiente de Lima y del Callao y en descripciones curiosas y pormenorizadas, ofrece testimonio, el 25 de julio de 1821, en la cual se refiere a una entrevista con San Martín:

*“...a bordo de una goletita de su propiedad, anclada en la rada del Callao para comunicarse con los diputados que durante el armisticio habianse reunido en un buque fondeado en el puerto.*

*A primera vista había poco que llamara la atención en su aspecto, pero cuando se puso de pie y empezó a hablar, su superioridad fué evidente. Nos recibió muy sencillamente, en cubierta, vestido con un sobretodo suelto y gran gorra de pieles, y sentado junto a una mesa hecha con unos cuantos tablones yuxtapuestos sobre algunos barriles vacíos. Es hombre hermoso, alto, erguido, bien proporcionado, con gran nariz aguileña, abundante cabello negro, e inmensas espesas patillas oscuras que se extienden de oreja a oreja por debajo del mentón; su color era aceitunado obscuro, y los ojos, que son grandes, prominentes y penetrantes, negros como azabache; siendo todo su aspecto completamente militar. Es sumamente cortés y sencillo, sin afectación en sus maneras, excesivamente cordial e insinuante, y poseído evidentemente de gran bondad de carácter; en suma, nunca he visto persona cuyo trato seductor fuese más irresistible. En la conversación abordaba inmediatamente los tópicos substanciales, desdeñando perder tiempo en detalles; escuchaba atentamente, y respondía con claridad y elegancia de lenguaje, mostrando admirables recursos en la argumentación y facilísima abundancia de conocimientos, cuyo efecto era hacer sentir a sus interlocutores que eran entendidos como lo deseaban. Empero, nada había ostentoso o banal en sus palabras, y aparecía cier-*



# GAZETA MINISTERIAL EXTRAORDINARIA



DE CHILE

N. 42

SANTIAGO MIÉRCOLES 4 DE JULIO DE 1821.

## *Noticias del ejército Libertador del Perú.*

*Oficio del Sr. Gobernador de Valparaíso al Sr. Ministro de Estado en el departamento de gobierno.*

Son las cuatro y media de la tarde y ha dado fondo el Bergantín Catalina. El parte de la capitania de puerto dice lo que sigue.

Señor Gobernador.—Va á dar fondo el Bergantín Ingles Catalina, cuyos papeles lo justifican, su capitán D. Roberto Rainsay procedente de Moyendo con 10 días de navegación. Su cargamento el mismo que tomó en Valparaíso: trae despachos para el Sr. Comodoro, y dá por noticia que Lord Cochrano ha tomado á Moyendo el 18 de Junio. Trae tres anclas y tres cables y 14 hombres de tripulación.

Capitania de puerto de Valparaíso Julio 1.º de 1821.—*Egberto Van Beuren.*

Tengo el honor de transcribirlo á V. S. para su inteligencia y la del Sr. Director Supremo.

Dios guarde á V. S. muchos años Valparaíso Julio 1.º de 1821.—*Luis de la Cruz.*—Sr. Ministro de Estado.

### OTRO IDEM.

Por la llegada ayer de la Goleta ó Bergantín Catalina, se ha confirmado la derrota del General Ricafort, y demas que se nos habia anunciado anteriormente. La noticia que se me acaba de comunicar es como sigue.

Que es efectiva la derrota del

General Ricafort, pues fue batido completamente cerca de Pasco por el General Arenales despues de una accion obstinadísima; y que en ella perdió Ricafort una pierna, cortada en el muslo de resultas de una vata de cañon, muriendo el caballo en el acto: que la mayor parte de su Division quedó prisionera á mas de los muertos, y heridos, salvandose solo muy pocos soldados y oficiales de caballería que llegaron á Lima—Que el Exmo. Sr. General San Martín celebró un armisticio con el Virey de Lima á solicitud, de este por 20 días, con el objeto de acordar sobre ciertos tratados propuestos que aun no se sabia su resultado; pero así, que esta invitacion la habia hecho el Virey á consecuencia de la pérdida de la division de Ricafort.

Tengo el honor de transmitir las á V. S. por lo que interese á su conocimiento, y al del Exmo. Sr. Director Supremo.

Dios guarde á V. S. muchos años. Valparaíso Julio 2 de 1821.—*Luis de la Cruz.*—Sr. Ministro de Estado Dr. D. Joaquin de Echeverría.

*Armisticio celebrado entre los Diputados de los Exmos. SS. D. José de Lacerna, y D. José de San Martín.*

GAZETA EXTRAORDINARIA DEL GOBIERNO

DE LIMA DEL JUEVES 24 DE MAYO  
DE 1821.

## ARTICULO DE OFICIO

Los Diputados reunidos en Punchanca para tratar de poner término á los males de la guerra en el Perú, á saber: por parte del Exmo. Señor D. José de Lacerna Presidente de la Junta de pacificación establecida en Lima, los Señores P. Manuel de Llano y Nájera Mariscal de Campo, D. José María Galdeano segundo Alcalde constitucional de la Ciudad de Lima, y D. Manuel Abreu Capitán de fragata, y por la del Exmo. Señor Capitán General D. José de San Martín, los Señores Coronel D. Tomás Guido primer Ayudante de Campo, D. Juan García del Río Secretario de Gobierno y Hacienda, y D. José Ignacio de la Rosa: convenidos de que una suspensión temporal de hostilidades es necesaria para fijar las bases de una negociación, y celebrar un armisticio durante el cual se proceda á conciliar las actuales desavenencias entre el gobierno español y los independientes de esta parte de América, después de haber cedido y reconocido sus respectivos y plenos poderes convenientes en los artículos siguientes:

1.º Todo acto hostil queda suspendido por una y otra parte contratante durante el término de 20 dias contados desde aquel en que sea ratificado el presente armisticio. Las divisiones de uno y otro ejército conservarán las posiciones que ocupan al tiempo de notificarse la ratificación, y sus partidas no podrán avanzarse fuera de las líneas hasta donde hoy se extienden.

2.º Si el término de 20 dias ya indicado no es bastante para llevar el objeto propuesto podrá pro-

rogarse cuanto sea necesario á este efecto.

3.º Ratificado que sea el armisticio, los Excelentísimos Señores D. José de Lacerna, y D. José de San Martín, acompañados de las dos diputaciones pacificadoras y demás personas en que convinieron, tendrán una entrevista en el dia y lugar que se designare, para que vencidas las dificultades que por una ú otra parte contratante se presenten, procedan inmediatamente ambas diputaciones á ajustar el armisticio definitivo.

4.º Si por una fatalidad no esperada no pudiesen convenir entre sí las dos partes contratantes, no se habrán de reanudar las hostilidades por ninguna de ellas, sino dos dias después de haberse notificado que feneció el presente armisticio.

5.º Los Excelentísimos Señores D. José de Lacerna, y D. José de San Martín expedirán en el acto de la ratificación las órdenes respectivas, para que se observe fiel y escrupulosamente todo lo contenido en los artículos anteriores.

6.º El presente armisticio será ratificado por una y otra parte dentro del término de ocho horas.

Dado en Punchanca á las cinco de la tarde del 23 de Mayo de 1821.—Manuel de Llano.—José María Galdeano.—Manuel Abreu.—Tomás Guido.—Juan García del Río.—José Ignacio de la Rosa.—Francisco Moar Secretario.—Fernando Lopez Aldana Secretario.

El presente tratado queda ajustado y ratificado en todas sus partes á 23 de Mayo 1821.—José de Lacerna.—Toribio de Acbal.—Cuartel General de Ancon, y Mayo 23 de 1821.—Ratificado.—José de San Martín,—

*tamente, en todos los momentos, perfectamente serio, y profundamente poseído de su tema. A veces se animaba en sumo grado y entonces el brillo de su mirada y todo cambio de expresión se hacían excesivamente enérgicos, como para remachar la atención de los oyentes, imposibilitándola de esquivar sus argumentos. Esto era más notable cuando trataba de política, tema sobre que me considero feliz de haberlo oído expresarse con frecuencia. Pero su manera tranquila era no menos sorprendente y reveladora de una inteligencia poco común; pudiendo también ser jugueteón y familiar, según el momento, y cualquiera que haya sido el efecto producido en su mente por la adquisición posterior de gran poder político, tengo la certeza de que su disposición natural es buena y benevolente”<sup>35</sup>.*

Comenta luego Basilio Hall una interesante conversación con San Martín donde se refleja su actitud personal y su estrategia en el Perú: el Libertador no desea precipitar la guerra, ni que se le considere un conquistador. Con la presencia del ejército será unánime la voluntad separatista.

*“El país ahora se ha dado cuenta de su propio interés, y es razonable que los habitantes tengan los medios de expresar lo que piensan. La opinión pública es máquina recién introducida en este país; los españoles, incapaces de dirigirla, han prohibido su uso; pero ahora experimentarán su fuerza e importancia”<sup>36</sup>.*

### LA CAIDA DE LOS CASTILLOS DEL CALLAO

Ocupada Lima por las fuerzas patriotas desde julio de 1821, la presencia de efectivos realistas en la fortaleza del Callao es una grave limitación no sólo para los efectos del tránsito y para el movimiento comercial sino desde el punto de vista de la seguridad militar. Es, pues, objetivo cardinal de esos meses la captura de la fortaleza del Real Felipe.

En este tema como en otros de la historia de esas jornadas, preñadas de tantas vacilaciones y de tantas angustias y heroísmos, se muestra la discrepancia entre San Martín y Cochrane; discrepancia que viene, como en todos los casos, de un modo distinto de ser, de una diversa manera de encarar las cuestiones. Para Cochrane, interesa precipitar la lucha y capturar las fortalezas; para San Martín, en su larga política de penetración en los Castillos, importa más una cautelosa espera, y no un triunfo con innecesarios derramamientos de sangre. En esta urdimbre se llega al mes de setiembre de 1821, en la plenitud del Protectorado, cuando las fortalezas pasan al lado de la

patria. Laméntase en diversos testimonios cómo los proyectos de captura del Real Felipe para las primeras semanas de 1821, fracasan por falta de coordinación<sup>37</sup>.

La correspondencia de Cochrane con San Martín revela las preocupaciones antes señaladas. El epistolario de O'Higgins, ilustra profundamente sobre el desacuerdo, no sólo de carácter, entre el Protector y el Almirante; ofrece una muestra de la discrepancia en el orden más profundo de algunos objetivos. En comunicación a O'Higgins, desde el Callao, el 10 de agosto de 1821, le dice el Almirante:

*"El castillo del Callao se sostiene todavía encerrado en sus murallas con un valor de cinco millones de pesos, de cuya suma ni el gobierno de Chile ni la marina recibirán un real, aunque los esfuerzos de ésta han impedido que se abastezca de víveres i acarrearán al fin su rendición. Si yo puedo inducir al gobernador a entregarlo al pabellón de Chile, lo haré para pagar de esta suerte sus justos derechos a Chile i a la escuadra, pues creo que V. E. preferiría morir ántes que entregar la escuadra a los ingratos agentes de V. E. en el Perú. Me encuentro en la posición mas difícil, i ruego a V. E. me trasmita de la manera mas rápida sus instrucciones para obrar"*<sup>38</sup>.

Esta es, eventualmente, una de las precisiones más formales y graves en el pensamiento de Cochrane. Hay dos designios diversos. El de San Martín: la búsqueda paciente de la Independencia como expresión de la voluntad de los peruanos; el de Cochrane: advierte, si no de manera exclusiva y directa, mas con preferencia, el problema de la Escuadra y el interés de Chile, y atiende a la guerra misma como la urgencia mayor. No puede desconocerse que es ella la primera prioridad, mas una prioridad en coordinación con los otros problemas del Perú; éste, tal vez, el enfrentamiento con San Martín. Prosigue la misma carta:

*"La guerra en el Perú no está concluida. Al contrario, si el nuevo gobierno persiste en seguir la senda que ha adoptado, mi opinión es que la guerra ha comenzado apenas. Canterac desciende desde Pasco hácia Guaura; La Serna se abriga detras de la sierra, i el batallón de Numancia ha regresado a Lima porque el gobierno no intenta proseguir la guerra con vigor.*

*Si este país se pierde, será debido a las medidas del Protector, a la falta de buena fe de su gobierno, i a la desconfianza que sus intenciones inspiran"*<sup>39</sup>.

San Martín, en el mes de julio, le dice Cochrane:

*"...la gente en el Callao están en el mayor desorden, que han sacado cuanto había en los buques y metido toda la pipería llena de agua á los castillos y quedan ya con bas-*

*tante, pero opina que no resistirán una demostración de ataque*<sup>40</sup>.

El 22 de julio, nuevamente a San Martín, le manifiesta haber recibido noticias de Chile en las cuales se habla del envío de buques españoles a estos mares.

*"Cuanto importa, mi estimado amigo, la rendición del castillo antes que lleguen. Aquí, donde está la escuadra ahora, y con mar tan manso, se puede desembarcar los cañones de veinticuatro y todos los del San Martín, ó la mitad para abrir una brecha, si quiere usted no tiene más que mandar"*<sup>41</sup>.

La Mar, Comandante de los Castillos, le manifiesta el 14 de agosto a Cochrane en respuesta a su comunicación del 9 del mismo mes, que San Martín no formula ninguna propuesta sobre los Castillos, como él alude<sup>42</sup>.

Expresa Cochrane en sus "Servicios Navales" que como empeoraba la condición de la escuadra es su propósito ganar los Castillos por medio de negociaciones *"...prometiendo al comandante español se le permitiría marcharse con las dos terceras partes de la propiedad contenida en la fortaleza, á condicon de que se entregase la restante con los fuertes á la escuadra chilena"*<sup>43</sup>.

*"Tan pronto como mi ofrecimiento al comandante español, La Mar, llegó á conocimiento del Protector —afin de estorbar su efecto y salir adelante con su designio de matar de hambre á la escuadra chilena, para que se pasase á él— prometió á la Mar (sic) protección ilimitada y absoluta, para con las personas y bienes ¡si compraban cartas de ciudadanos!"*<sup>44</sup>.

Laméntase el Almirante que La Mar no acepte su planteamiento de negociación y fracasen las posibilidades que él alimenta<sup>45</sup>.

Miller, que siempre es un testimonio valioso para la vida de la época, presenta una referencia que merece citarse íntegramente:

*"...el protector da por razón, el haberlo creído necesario para conservar la comunicación directa que había entablado con el general La Mar, gobernador del Callao, y para evitar que el lord Cochrane tomara posesión de los castillos, en los cuales (se aseguraba) intentaba arbolar el pabellón chileno, en oposición de las miras y política del protector"*<sup>46</sup>.

Otro factor en la discrepancia entre Cochrane y San Martín es la actitud del Protector cuando las fuerzas de Canterac en su alarde singular bajan de la Sierra, pasan frente a Lima, y llegan a ofrecer protección a los Castillos del Callao. La tan discutida actitud de observación de San Martín, sin atacar a las

fuerzas realistas, provoca la reacción de Cochrane, quien le dice el 4 de setiembre:

*"Ojalá que las circunstancias me hubieran permitido llevar á usted no solamente la tropa marina, sino los marineros... pero aquí se necesita una parte para que cuide de la otra, debido al sistema que se ha observado con la escuadra hasta aquí"*<sup>47</sup>.

Hay que anotar como elemento coordinado y en íntima relación con la entrega de los Castillos, la bajada de Canterac y la reafirmación del desacuerdo del Almirante y el Protector que dicho acto ocasiona.

La Capitulación de la plaza del Callao la firman el 19 de setiembre a las 8.30 p. m., Tomás Guido, Manuel Arredondo y José Ignacio Colmenares, ratificada por San Martín a la hora dicha, y por La Mar en el Real Felipe del Callao a las 10 de la noche. Las estipulaciones son varias y se refleja en ellas una voluntad evidente de cordialidad humana. La guarnición saldrá por la puerta principal de la plaza

*"...con todos los honores de la guerra; dos cañones de batalla con sus correspondientes tiros; bandera desplegada y tambor batiente.*

*El Protector del Perú concederá a la tropa veterana de la guarnición de la plaza del Callao que voluntariamente quiera transportarse a uno de los puertos intermedios, su libre pase para que se reúna al ejército de Arequipa... La tropa de la Concordia, de la misma guarnición, podrá reunirse a sus familias en la clase de simples particulares y todos los individuos de la marina española, mercante o de guerra que se hallaren en los Castillos al tiempo de su entrega, podrán residir en Lima y población del Callao hasta que arreglados sus intereses individuales quieran salir del Estado del Perú que lo verificarán dentro del periodo de cuatro meses.*

*Los generales, jefes y demás oficiales y empleados de la Hacienda española serán tratados con dignidad y podrán usar de su distintivo y espada los que resuelvan marchar a la Península, y los que prefieran permanecer en América, no podrán vestir uniforme después de treinta días de rendida la plaza.*

*El gobernador de la plaza del Callao pasará una lista nominal de todos los individuos existentes en las fortalezas, quienes sacarán libremente sus propiedades..."*<sup>48</sup>.

Dice la Capitulación que en cuanto a los bienes embargados o enajenados por orden del Gobierno del Perú *"...se dejará a su generosidad"*.

*“Se olvidarán para siempre las opiniones y servicios de los individuos residentes directos de la plaza del Callao a los distintos gobiernos...”*, y se entrega un *“...boleto de garantía...”* contra todo atropello, y, además, deben respetar las leyes mientras residan bajo la autoridad del Estado Peruano; los buques fondeados en el Callao continúan bajo la propiedad de sus actuales dueños y pueden dirigirse a puertos de la Península o Nueva España, el Gobierno les prestará los auxilios comunes entre naciones amigas y los correspondientes permisos para su primer viaje en lastre permitiendo extraer de los almacenes de Marina del Real Felipe los artículos navales que correspondan a dichos buques, con la justificación correspondiente; los enfermos de la guarnición de la plaza del Callao al momento de la Capitulación serán atendidos por cargo del Gobierno del Perú y restablecidos se otorgarán pasaportes de acuerdo con lo estipulado en la Capitulación; todo individuo capitulado podrá salir de la jurisdicción del Gobierno del Perú cuando lo desee; serán canjeados los prisioneros de una y otra parte *“...clase por clase y hombre por hombre”*; el día 21 del corriente *“...a las diez de la mañana será desalojada la plaza del Callao por la guarnición e individuos particulares que se hallan en ella y las fortalezas y enseres serán entregados bajo inventario al oficial que nombre el Protector del Perú”*<sup>49</sup>.

Hay varios matices en el pase de los Castillos a la patria, que es conveniente señalar. En primer término el “pase”, dentro de la táctica de San Martín es fruto de un proceso lento de convencimiento, de atracción personal; asimismo, se elimina un motivo de conflicto o de debate en contorno del pago de la Escuadra; por fin, con el dominio sobre Lima confirmado, ganan en seguridad y en limpieza las comunicaciones. Para este tiempo, el segundo semestre de 1821, parece imposible imaginar, como sucede en 1823, que los Castillos pasarán nuevamente a la bandera del Rey y cómo Lima, transitoriamente, es ocupada por las fuerzas realistas.

Hay que advertir, y en esto valen algunas de las críticas de Cochrane a la postura militar de San Martín, que el Protector tal vez no descubre el largo alcance que la guerra va a tener; no descubre, del mismo modo, la importancia tremenda del confinamiento de las fuerzas españolas en la Sierra y la relativa menor importancia, en el orden militar, que significa la posesión de Lima. La capital vale más que como lugar estratégico, como significación espiritual. La posesión de los Castillos sí reúne ambos elementos, el espiritual e histórico, y el de orden estratégico.

*SOBRE DIVERSOS BUQUES*

Fuera de lo que tiene que hacer de manera inmediata con el tráfico marítimo hay diversos planteamientos concretos sobre algunas embarcaciones, que es interesante subrayar.

En febrero de 1821 San Martín, desde Huaura, le dice a Cochrane, que está próxima a llegar al Callao la fragata *Miantinomo* procedente de Valparaíso. Esta viene con prisioneros que existían en Chile y con armas para introducir en el "...mercado de Lima...". El Protector le pide al Almirante que "...no permita que por pretexto alguno entre al Puerto del Callao...", pues sería "...proporcionar á los Enemigos los recursos de que mas necesitan, contribuyendo de un modo directo á la duracion de la guerra...". Monteagudo, igualmente, en oficio del 10 de febrero, comunica al Comandante del bloqueo del Callao que en cuanto arribe la *Miantinomo*, la mande a Huacho "...junto con todas las comunicaciones y Prisioneros que trae de Chile, sin permitir que fondeé en ese puerto..."<sup>50</sup>.

Es curiosa y de significación muy importante en la historia del movimiento de embarcaciones, la carta de Cochrane a San Martín, desde Ilo, del 4 de junio de 1821, en la cual le manifiesta que

*"Aguardo por momentos la fragata de vapor, que valdrá más que todos los buques que tenemos. He tenido cartas de mi hermano por la goleta Almeida. Ya estamos seguros que durante el invierno nada puede venir de España á molestarnos. Sus marineros no son calculados para el Cabo de Hornos en este tiempo"*<sup>51</sup>.

Este texto tiene cierto valor ilustrativo, un cierto valor de anuncio de lo que serán más tarde nuestras costas, como los otros surgideros del mundo en la revolución creada por la navegación a vapor. Compréndese la ilusión de Cochrane, gran marino, que piensa lo que significa dicha transformación técnica en sí misma y la secuela de ella en la marcha de la guerra.

Entre marzo y agosto de 1821 se presentan entre Cochrane y San Martín tres temas interesantes, que ocasionan diálogo de calidad. Son los casos del bergantín *Pacífico*, del pailebot *Mercedes* y de la fragata *Luisa*. El 13 de marzo de 1821, desde Huacho, el Almirante le manifiesta a San Martín cómo debe cuidar que todo buque nacional salga con su patente permanente y su licencia del comercio de cabotaje, para evitar confusiones o situaciones de peligro. Asimismo, expresa que remite los papeles del bergantín *Pacífico* pues "...habiendo sido apresada por venir á bordo artículos de contrabando de guerra y estando en el puerto de Huacho fugó de él dejando en mi poder sus papeles como auditor general que era entonces de marina". Otro es el caso del *Mercedes*, abandonado voluntariamente por su Capitán, quien en-



trega los papeles de la nave y la pone a disposición del Gobierno, produciéndose así la traslación de dominio.

En la polémica dice Cochrane "no conozco ley alguna que afirme que la posesión de los papeles de un buque, da derecho á la posesión del buque"<sup>52</sup>. Responde Monteagudo:

*"Por lo mismo, sin embargo de la deferencia que tengo á los profundos conocimientos de V. E. sobre las leyes marítimas de las naciones, creo que ellos mismos le manifestarán la desigualdad de los dos casos propuestos siendo tan expedito el del pailebot Mercedes que no debe sufrir disención ni sujetarse al examen del almirantazgo que se va á establecer..."*<sup>53</sup>.

Diversas referencias, como muestra de una actitud más general, reflejan la importancia del movimiento marítimo en función de la guerra. Monteagudo, el 4 de marzo de 1821, manifiesta que llega a Huacho la *Emprendedora* con 355 hombres de tropa, que lleva algún dinero y efectos para el Ejército<sup>54</sup>; el mismo Monteagudo a Cochrane, el 23 de agosto, le expresa la orden del Protector que el pailebot *Aránzazu* "...debe pasar á Ancón á descargar las armas y pertrechos que conduce á su bordo"<sup>55</sup>; Vicente Dupuy, el 15 de octubre, da cuenta del envío de la goleta *Golondrina* con 50 quintales de pólvora a la Presidencia de Huaylas; el 19 del mismo mes informa, igualmente, de un cargamento en la goleta *Golondrina*<sup>56</sup>; el 28, desde Trujillo, Alvarez de Arenales le dice a San Martín, que espera "...con ansia el armamento de ésa para la tropa y gente puesta en instrucción de aquí y de Piura, como igualmente los buques para que lleven cosa de 600 reclutas"<sup>57</sup>; el Coronel Dupuy, el 11 de diciembre, da cuenta del envío de la goleta *La Estrella* con contingentes de 20 hombres para la Marina<sup>58</sup>; el 22 de diciembre, Dupuy da noticia de las precauciones para el apresamiento "...del *Falucho* "Corredor" que fugó del Puerto de Chorrillos"<sup>59</sup>.

### LAS ACCIONES DE MILLER

En 1821, junto con el continuo movimiento de la Escuadra al mando de Cochrane y al lado de la captura de los Castillos del Callao, es la acción de Miller en Pisco y Arica uno de los acontecimientos de mayor importancia.

El designio de la expedición sobre Pisco es cortar las comunicaciones de la capital del Virreinato con las provincias del Sur. El 13 de marzo sale de Huacho Lord Cochrane a bordo del *San Martín* con 500 infantes y 80 soldados de caballería desmontados, bajo el mando del Teniente Coronel Miller<sup>60</sup>. El 21 del mismo mes desembarcan en Pisco<sup>61</sup>.

La Memoria de Miller, siempre minuciosa y con preocupación amable por la anécdota, ofrece pormenores de la estada del ejército en Pisco y contorno<sup>62</sup>. Menciona cómo incorpora a sus tropas esclavos negros de la hacienda Caucato, hombres fuertes que por su poder merecen el nombre de "infernales", "...vestidos con gorras encarnadas y ponchos..."<sup>63</sup>. Considera asimismo, con detalle, el paso del río que efectúan con frecuencia, empeño muy difícil en dicha época.

*"El agua es de color blanquinoso y turbia, y cuando el sol brilla sobre su superficie parece una gran plancha de estaño. Al atravesarlo sacan los pies de los estribos, doblan las piernas para arriba, aprietan las rodillas contra el caballo y conservan fija la vista sobre algún objeto del frente, pues si tan solo un minuto quedan sin hacerlo y miran á la corriente, la cabeza más fuerte se desvanece; no conoce la dirección que lleva; pierde probablemente la silla, y no siempre los lazos de los vadeadores pueden sacarle del rápido torrente. No hay memoria que haya habido un año sin que se hubiesen ahogado algunos en él; y escasamente hay un río de alguna consideración en las costas del Perú en que no perezcan cada año varias gentes cuando crecen por las lluvias en el interior; esto sucede casi en todos los ríos principales de la costa. El de Pisco es sumamente peligroso, el cual durante dos ó tres meses en el año se extiende hasta ciento cincuenta varas de ancho, cuando en la estación seca y calorosa queda reducido á un torrente de poco fondo, aunque de rápida corriente, de solo veinte varas de ancho. Cuando están crecidos los ríos, es preciso mucha resolución y destreza para atravesarlos por vados difíciles y que los caballos estén acostumbrados á ello. Algunos de los caballos pertenecientes á la hacienda de Caucato se metían en el agua con el mayor desahogo y sorprendía la destreza con que cortaban la corriente y el cuidado con que tanteaban el fondo para no dar un paso en falso. El animal debe tener libre la cabeza; pero es preciso al mismo tiempo que la conserve inclinada hacia la corriente, de modo que ésta nunca la coja de lado con toda su fuerza. Es preciso tomar una dirección inclinada ó ir serpenteando según los bajíos que haya y bancos de arena que se encuentran... Si el caballo llega á enredarse ó tropieza con ellas, chapuza, manotea, se levanta sobre las piernas y, al fin, junto con su jinete, cae y se lo lleva la corriente. En este caso debe soltar las riendas el jinete y dejar al caballo que se defienda y levante por sí mismo. Los vadeadores diestros, cuando caen de la silla, se agarran, si pueden, de la cola del caballo, y generalmente los llevan á tierra. Desde rayar*

El Mariscal Guillermo Miller. Grabado de  
J. Green, publicado por Longman, Rees, Arme,  
Brown and Green, Londres, 1828. Propiedad  
de Alamiro de Avila Martel, Santiago.  
Este testimonio se recoge de Gabriel Guarda  
O.S.B., La toma de Valdivia, Santiago  
de Chile, 1970.



*el día hasta obscurecido hay prácticos ó vadeadores en la orilla para dirigir las personas que quieran atravesar; pero cuando, según su juicio, fallan que no puede pasarse el vado, se retiran de su puesto*<sup>64</sup>.

Refiérese en las memorias de Miller cómo todas las noches duerme éste con la ropa mojada, no obstante conserva buena salud *"...con sorpresa general, pues habia escapado sin calenturas intermitentes en Huacho, donde escasamente dejó un solo individuo, no sólo de estar enfermo, sino de recaer varias veces"*<sup>65</sup>. Más tarde en Pisco es atacado por las *"...tercianas malignas..."*, alternando el frío con la calentura acompañada de delirio; su situación es seguramente dolorosísima,

*"Tendido en un colchón, en los momentos en que se hallaba mejor, sufría el tormento más horroroso con las noticias de que el enemigo se aproximaba, cuando él no podía ni sentarme solo en la cama... Su asistencia médica era mala; pero el resto de ella, aunque ruda, era atenta y cariñosa. Su fiel criado Ortega é Ildefonso, uno de los infernales, estuvieron constantemente á su lado, y probaron con su dolor los sentimientos de fidelidad y adhesión..."*<sup>66</sup>.

El 18 de abril es conducido Miller en una litera al navío del Almirante. De los 600 hombres que desembarcan, mueren 28 en un mes y 180 pasan al hospital *"...si tal puede llamarse á sitios casi destituidos de facultativos, de medicinas y de asistencia"*<sup>67</sup>.

Hay una visión minuciosa de lo que puede entenderse como balance material de la expedición a Pisco:

*"Cien esclavos, seis mil duros, quinientas botijas de aguardiente, mil cargas de azúcar, gran cantidad de tabaco y varios otros géneros sacados de las haciendas pertenecientes á los españoles ó naturales del país al servicio de los realistas, enviaron á bordo de la escuadra"*<sup>68</sup>.

Cochrane llega a Paracas de regreso del Callao el 17 de abril; y el 22 el *San Martín*, con Cochrane y Miller, toma rumbo al Sur, mientras el resto de la Escuadra regresa al Callao<sup>69</sup>.

El 6 de mayo de 1821 arriba Miller a Arica con la apariencia en el mar de *"...una gran calma"*<sup>70</sup>.

El *San Martín*, con el ancla fuera del tiro de cañón del fuerte, envía una intimación al gobernador de Arica para que se rinda *"...el cual la recibió con desprecio"*<sup>71</sup>.

El desembarco en el puerto ofrece múltiples, curiosos incidentes, y merece, para obtener una visión directa del asunto, transcribir algunos fragmentos de la misma Memoria:

*"La mar estaba bastante agitada, y de tal forma, que un desembarco parecía impracticable, y así lo habian confirmado las noticias adquiridas en los buques neutrales anclados en la bahía"*<sup>72</sup>.

El primer intento de desembarco con 250 hombres se produce rumbo al Sur. El mar se presenta tranquilo

*"...pero una sorda marejada, con tardas y grandes oleadas, hacia difícil y trabajosa la travesía. Las estrellas brillaban de tal manera, que dejaban percibir una mancha blanca en tierra, la cual servía de baliza... al llegar cerca de la costa, aseguraron á popa, pero á las pocas brazas de ella los arrebató una inmensa oleada que, elevándolos al cielo, los llevó para arrojarlos con furia á un abismo, donde se encontraron entre grandes rocas antiguos desprendimientos de la montaña. Afortunadamente, estas mismas rocas impidieron que la ola se llevara en la resaca á la lancha, la cual quedó en seco y suspendida entre ellas. Escasamente tuvo tiempo la gente para saltar y salir de aquel lugar espantoso, cuando otra ola hizo la lancha mil pedazos"*<sup>73</sup>.

*"La situación de la partida que Miller mandaba era sumamente crítica; la tropa había salvado sus armas, pero las municiones estaban inservibles; su reembarque parecía imposible, y su número demasiado reducido para esperar obtener ventaja alguna por medio de un ataque atrevido para sorprender la guarnición..."*<sup>74</sup>.

No obstante la grave situación, se decide realizar el ataque al fuerte; mas la imposibilidad de hallar un camino y la extrema fatiga de la tropa, obligan a pensar en el reembarque. Es aquí, el Capitán Wilkinson quien con gran alarde de pericia y de valor mediante un bote ballenero, que es enlace entre la roca y la lancha, consigue *"de este modo trabajoso, largo y tan peligroso..."* se reembarque *"... toda la gente, con sólo la pérdida de un hombre. Al salir el sol vieron en lo alto del peñasco una partida de realistas, la cual justificó los temores que en la noche habían concebido"*<sup>75</sup>.

El 7 de mayo, la noche siguiente, se intenta un nuevo desembarco por el lado Norte, mas con terribles riesgos, penalidades y semejante fracaso<sup>76</sup>.

*"Estas tentativas de desembarco en puntos tan inmediatos á Arica no debieron haberse tal vez hecho, pues muchas personas de los buques neutrales habían asegurado de que era imposible desembarcar; pero el lord Cochrane por la experiencia que tenía de los neutrales dudó de la certeza de sus noticias"*<sup>77</sup>.

Menciónase, en fin, en las "memorias", que por casualidad se ve pasar recuas de mulas muy cargadas desde la ciudad hacia el interior y que esto lleva al convencimiento de la tropa de que había dinero y mercaderías que podrían ganarse para la causa de la patria<sup>78</sup>.

*"Los soldados se trasbordaron en seguida á dos pequeñas goletas y marcharon al Morro de Sama, puerto sumamente miserable, diez leguas al Norte de Arica. Las goletas tenían únicamente timones provisionales, que aun á favor del viento gobernaban con dificultad"*<sup>79</sup>.

Con provisiones para veinticuatro horas llegan a alcanzar dos días hasta que el jefe de las tropas viera el Morro de Sama y *"...pusiera su gente en tierra"*<sup>80</sup>.

Miller recuerda con ansiedad el recorrido desde Sama a Tacna, y el entusiasmo de la llegada a dicha población.

Hay un incidente curioso proveniente de los documentos sobre tres navíos que se hallan en Arica: *Lord Cathcart*, *Colombia* y *José*, con papeles *"...suministrados por los comerciantes ingleses del Río Janeiro..."* sirven *"...para cubrir estos cargamentos se hizo innegable, y por este medio se descubrió el sistema fraudulento de encubrir la propiedad española que iba al mar Pacifico"*<sup>81</sup>. El cargamento de los citados buques consiste en crespones, géneros de la India, vinos y aguardientes franceses, cerveza inglesa.

En la batalla de Mirabe, el 22 de mayo de 1821, muere Mr. Welsh, cirujano particular de Lord Cochrane y que libremente ofrece sus servicios para acompañar a Miller.

*"La pérdida de este joven apreciable é interesante fué generalmente lamentada, pues la gentileza de sus maneras y la bondad de su corazón, manifestada en su asidua atención á los heridos y enfermos, le atrajo la estimación y aprecio de todos. Los soldados derramaron lágrimas sobre sus restos, y era tal la idea de su merecimiento entre los habitantes de Tacna, que la noticia de su muerte produjo en las principales familias un sentimiento mucho mayor del que habría podido creerse, atendido el corto tiempo de su conocimiento. El Lord Cochrane escribió que habría preferido perder su brazo derecho, y Miller lamentó la pérdida de un amigo cuyo constante cuidado había endulzado las horas fastidiosas del lecho de dolor y largos sufrimientos de resultas de sus graves heridas. Welsh fue llorado con el mismo interés por los soldados y por los marinos que por sus paisanos y americanos, y su temprana muerte fué una gran pérdida para los patriotas"*<sup>82</sup>.

El 10 de junio avanza hasta Iló el Teniente Coronel Miller y toma un botecillo, pasando a bordo de los tres barcos pequeños que le había remitido Lord Cochrane desde Arica, para permanecer ahí *"...en caso de apuro ó necesidad"*<sup>83</sup>.

De vuelta en Tacna el 20 de julio, Miller abandona la ciudad rumbo a Arica y realmente, refieren sus "memorias", no se intuye que su verdadera intención es embarcarse. La Hera, de

otro lado, manifiesta que las hostilidades se reinician después del armisticio<sup>84</sup>.

El embarque no es tarea simple y el primer problema reside en hallar los buques necesarios. En la "memoria" de Miller, tantas veces citada, hay un largo relato de cómo él llega a convencer al piloto y a la marinería de aceptar una "...preciosa goleta de los Estados Unidos de trescientas toneladas,..." con su tropa; cuenta Miller que los hombres que lo reconocen son decisivos en esa manifestación, que el Capitán marcha a tierra, pero todos siguen en el buque<sup>85</sup>.

Hay una reflexión interesante sobre la población de Arica. Según Miller, ella es realista cuando llegan las fuerzas en el mes de mayo y el saqueo de la ciudad por los marinos del *San Martín* aumenta ese aborrecimiento; mas, añade, el buen tono de las tropas sirve para obtener una discreta actitud de la población<sup>86</sup>.

No obstante el aliento un tanto protagonista, un tanto personal, de muchas de las expresiones de las "memorias", es siempre interesante la consideración anterior.

*"Miller... metido en agua hasta la rodilla, dirigía la difícil operación del embarque de las tropas. Solo tres ó cuatro hombres podían trasladarse á la vez sobre cada balsa á las lanchas, las cuales no podían aproximarse á la costa con seguridad á menos de veinte á treinta brazas"*<sup>87</sup>.

El embarque de las tropas se retrasa por más de un centenar de emigrados, con sus equipajes, quienes incorporados a la causa de la patria desean marcharse.

*"La operación se hizo aún más complicada por la necesidad de enviar á los buques al mismo tiempo leña, agua y provisiones de toda especie. Cincuenta novillos se mataron, desollaron y partieron en pedazos en la costa, y se embarcaron antes del día"*<sup>88</sup>.

Miller menciona que Willian Cochran, comerciante inglés de prestigio, es una ayuda muy importante, lo mismo que la cordial cooperación de los pobladores. En el hospital quedan algunos soldados enfermos con el ofrecimiento de La Hera, a solicitud de Miller, de obtener un tratamiento apropiado, preferencial, según su oferta<sup>89</sup>.

Así *"a las dos de la tarde del 22 levaron anclas los buques, y se hicieron á la vela hacia el Norte"*<sup>90</sup>.

El 1º de agosto, después de un proyecto de desembarcar en Quilca, llega Miller a Paracas<sup>91</sup>. Luego de relatar con detalle y con pena la muerte de Ildefonso, fiel asistente suyo, después de obtener el mando político y militar de Ica, a mediados de setiembre, se reúne con San Martín en Mirones.

En conjunto, el fruto de este variado movimiento de Miller, entretejidos de travesía marítima, de desembarcos difíciles, de



## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

marchas muy penosas y de alguna acción terrestre importante, es favorable para la patria. Crea inquietud en el litoral del Sur, es un testimonio de fuerzas separatistas de San Martín y hay en toda la labor una evidente función proselitista<sup>22</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*, T. I, cap. XVIII, p. 408.
2. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Primer período, cap. VIII, p. 139. Carta de San Martín al Ministro de Estado de Chile, Retes, 2 de enero de 1821. Recoge la misma referencia OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. III, cap. VII, p. 201.
3. Public Record Office. A.D.M. 1/26. Londres. Carta de Hardy a Croker, del 17 de mayo de 1821.
4. *Ibidem*, Carta de Shirreff a Hardy, del 5 de febrero de 1821.
5. BULNES, Gonzalo... *Historia de la Expedición Libertadora del Perú*, T. II, cap. II, p. 53. Carta de San Martín a Zenteno, Huaura, 25 de enero de 1821. Reitera la misma cita OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. VII, p. 209.  
Sobre el sistema de defensas interesan las siguientes menciones: Guise Comandante General de Marina, el 9 de noviembre de 1821, se dirige al Ministro de Guerra y Marina para manifestarle que en la isla San Lorenzo siempre deben permanecer dos hombres en el mismo punto de vigia y también debe estar un bote para establecer la comunicación inmediata con el puerto, debiendo éste estar tripulado por cuatro hombres y un patrón. Refiérese, también, a la vigilancia en otros puntos y opina que estos destinos "...pueden ocuparse por aquellos beneméritos Marineros que en defensa y Servicio de la Patria han sido inutilizados en acción de Guerra".— ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 274.  
Otra referencia: de Luis de la Cruz, del 11 de diciembre de 1821, considera el plan de señales y la instrucción pertinente que deja el Contralmirante de la escuadra para los buques— *Ibidem*, pp. 292-293.
6. Para las referencias sobre Cochrane, ver D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 382-383. Igualmente, en COCHRANE, Tomás... *Servicios Navales*, cap. VII, p. 147.
7. TORATA, Conde de... *Documentos*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, pp. 294-295.
8. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. III, pp. 118-119.
9. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. VIII, p. 241.  
Carta de Cochrane a San Martín.
10. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 24-25.
11. *Ibidem*, p. 326.
12. *Ibidem*, p. 330.
13. *Ibidem*, pp. 394-395, 411-412.
14. *Ibidem*, pp. 407-408.  
En el Archivo de San Martín hay constantes referencias a la inconveniente y peligrosa presencia de buques mercantes en el Callao y al necesario traslado de los mismos a Ancón. Igualmente, se alude a viveres que el enemigo ha obtenido en el rumbo del Sur.— *Ibidem*, pp. 408, 413, 418, 421.
15. *Ibidem*, pp. 342, 343.
16. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*, T. I, pp. 50-51, Art. 1° al 6°, N° 77.
17. *Ibidem*, pp. 328-329, N° 39.
18. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 414.
19. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Primer período, cap. XXIV, pp. 351-354.
20. *Ibidem*, p. 351.
21. Refiere Nemesio Vargas, cómo el 19 y 21 de setiembre de 1821 llegan a Pisco los bergantines ingleses *Libonia* y *Nancy*, el primero procedente de

- Valparaíso y el segundo de San Blas Al momento que se produce la descarga de dichos buques arriba la corbeta de guerra inglesa *Dewtley* de Valparaíso, y su Comandante Gambier ordena se reponga dicha carga con amenazas de apoderarse de la fragata de guerra *Argentina*. Los reclamos del Capitán de Puerto, según Vargas, son inútiles y el 18 de octubre la *Nancy* es puesta en libertad. Igual sucede con la *Libonia*, que es entregada al Comandante de la *Superbe*, Comodoro Mackensy, quien la exige "...con insolencia...". Refiérese también Vargas a las consecuencias económicas de dichas situaciones.— VARGAS, Nemesio... *Historia del Perú Independiente*, T. I, cap. XXXIII, pp. 283-284.
22. GARCIA CAMBA, Andrés... *Op. cit.*, T. I, cap. XVIII, p. 412  
Correspondencia de La Serna al Ministro de Guerra del 26 y 27 de agosto de 1821, aporta reflexiones interesantes sobre el tema del bloqueo, en TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, pp. 272-276.
23. *Ibidem*, T. II, Apéndice N° 4, p. 490.
24. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. III, p. 117.
25. D.A.S.M. ... T. IX, p. 489.
26. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. III, p. 119.  
Cuando la desocupación de Lima por La Serna, San Martín se encuentra en el *Sacramento*, según menciona Melo; el llamado "yate" por "sarcasmo" de Cochrane.— MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, p. 153.  
Torrente refiere el ingreso de Cochrane a Lima y la expectación cuando aparece el 17 de julio "...enmedio de las aclamaciones de un inmenso vecindario, ansioso por conocer... el terror del mar pacífico".— TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. VIII, p. 187.
27. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 345. Carta de Cochrane a San Martín Alude al mismo tema OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. XIV, p. 442.
28. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Primer periodo, cap. XII, p. 197. Public Record Office. A.D.M. 1/28. Londres.
29. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. II, cap. XLIV, p. 251.
30. VARGAS, Nemesio... *Op. cit.*, T. I, cap. XX, pp. 182-183.  
Melo reitera las observaciones de Cochrane al desembarco en Chorrillos, que "...no era bueno y que el buque no tenía otra amarra que dos pedazos de ancla entalingadas. Efectivas ó establecidas posteriormente como disculpa estas razones, el hecho es que se fondeó el navío en poca agua, que la mar estaba agitada, tocó la quilla, y el buque, que era viejo y estaba maltratado, se desfondó".— MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, pp. 153-154.  
Melo también menciona la suscripción que se abre para construir el nuevo navío que llevará el nombre de *San Martín*.— *Loc. cit.*  
En el Archivo General de la Nación se consigna un documento sobre el posible reflotamiento del *San Martín*.
31. STIGLICH, Germán... *Chorrillos. José O. Laya*, p. 19. Stiglich cita el 14 de diciembre como día del siniestro, mas, hay error en dicho dato, pues en agosto de 1821 ya se habla del esclarecimiento de responsabilidades.
32. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 396.
33. No nos corresponde penetrar en el estudio minucioso del proceso político, ni en la oferta personal de San Martín, ni en las incertidumbres en contorno de un armisticio.
34. Entre la historiografía contemporánea es José Pacifico Otero, en su historia de San Martín, quien más larga y minuciosa referencia ofrece sobre el tema de la Conferencia de Punchauca; ver especialmente, OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. X y XI.  
Sobre la intervención de la Marina inglesa interesan las comunicaciones: de Punchauca, 10 de mayo de 1821; de Lima, 12 de mayo de 1821; de Punchauca, 13 de mayo de 1821, en A.G.I. ... Madrid, 1912.— Verlo

en TORRES LANZA, Pedro... *Independencia de América*, T. V, pp. 255, 256, 257.

Interesa mencionar, igualmente, la carta del Comodoro Hardy, Valparaíso, 28 de julio de 1821, al Almirantazgo, en la cual comunica que adjunta la carta enviada por La Serna al Capitán Spencer para pedir que Inglaterra ofrezca garantía al cumplimiento del armisticio.— Public Record Office. A.D.M. 1/26. Londres.

Sobre el tema del ofrecimiento de las fortalezas del Callao como aval, ver Punchauca, 17 de mayo de 1821; Miraflores, 11 de junio de 1821; Lima, 22 de junio de 1821, en A.G.I. ... Madrid, 1812.— Verlo en TORRES LANZA, Pedro... *Op. cit.*, T. V, pp. 261, 273, 274, 286, 287.

Las instrucciones de La Serna a sus diputados pueden estudiarse en OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. X, pp. 277 a 279; las instrucciones otorgadas por San Martín en *Ibidem*, pp. 280-281.

Para la suspensión temporal de hostilidades, Punchauca, 23 de mayo de 1821, en A.G.I. ... Madrid, 1912.— Verlo en TORRES LANZA, Pedro... *Op. cit.*, T. V, p. 263.

En lo que se refiere a Punchauca, y a la secuela de la misma Conferencia hasta la *Cleopatra*, es interesante reiterar la conocida discrepante posición entre Abreu y La Serna; cómo aquél procura evidentemente una mayor flexibilidad que llegue al entendimiento, y cómo éste, de otro lado, mantiene una postura de intransigencia y de constante ilusión beligerante.

35. HALL, Basilio... *El General San Martín en el Perú*, cap. V, pp. 102-103.

36. *Ibidem*, p. 104.

37. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer período, cap. VI, pp. 115-116.

38. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. VIII, p. 293.

OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. XIV, pp. 439-440, cita el mismo testimonio.

39. BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. VIII, pp. 293-294.

40. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 328.

41. *Ibidem*, p. 330.

En Otero coméntase una carta de San Martín a Cochrane en la que manifiesta que por noticias de Chile se sabe que un posible refuerzo de buques de guerra vendrían a las costas peruanas; en el mismo documento se insiste en la importancia de la rendición de los Castillos.— OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. XIV, p. 417.

Otero comenta, igualmente, cómo desde la posesión de Lima, San Martín ordena se estreche el bloqueo del Callao para obtener una pronta rendición de la plaza.— *Ibidem*, pp. 412-413.

42. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 279-280.

43. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. VII, p. 144.

44. *Ibidem*, p. 145.

45. *Loc. cit.*

46. MILLER, Guillermo... *Memorias*.— T. I, cap. XV, p. 334.

47. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 344.

Torrente dice que los Castillos pasan a posesión de los patriotas el día 25 de setiembre.— TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. VIII, p. 190.

Un informe de Antonio Vacaro, dirigido a su Gobierno, al llegar a Cádiz, dice que desde la rendición de la plaza del Callao pasan a Guayaquil las fuerzas marítimas de Chile: las fragatas *O'Higgins*, *Esmeralda*, *Lautaro*, *Independencia*, y los bergantines *Galvarino*, *Araucano*, *Pueyrredón*, y *Potrillo* para habilitarse en dicho puerto, y enrumbar después, según noticia de los mismos patriotas, a los puertos occidentales de Nueva España, para atacar las fragatas *Prueba* y *Venganza*.— OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. XV, p. 468.

48. *Ibidem*, p. 451.

49. *Ibidem*, pp. 451-452.

50. *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.
51. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 43.  
Desde Retes, el 2 de enero de 1821, San Martín le dice al Ministro de Estado de Chile: que le es muy sensible "...la falta del vice-Almirante de la Escuadra, quien desde principios del pasado se separó del bloqueo... del Callao con las fragatas O'Higgins y Esmeralda y el Bergantín Araucano dejando al San Martín e Independencia en frente de San Lorenzo: yo ignoro su verdadero destino y solo infiero que haya ido a la costa de América en demanda de las fragatas Prueba y Venganza, por haber tomado el rumbo de barlovento cuando salió del Callao; pero entretanto no puedo dar á mis combinaciones con la Escuadra toda la extensión de que son susceptibles".— PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer período, cap. VIII, p. 139. Igualmente en OTERO, José Pacífico... *Op. cit.*, T. III, cap. VII, p. 201.  
Bulnes y Otero comentan una comunicación de San Martín desde Huaura, el 19 de enero de 1821: "El 19 del presente llegó al puerto de Guacho el vice-almirante de la escuadra junto con la fragata Esmeralda, después de haber cruzado por mas de un mes sobre la costa sur de Lima hasta puertos intermedios, sin encontrar a las fragatas Prueba i Venganza, que se creia hubiesen ido en busca de tropa i que en toda probabilidad deben haber ido a Acapulco, segun las noticias que ahora tenemos".— BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. II, p. 54. Igualmente en OTERO, José Pacífico... *Op. cit.*, T. III, cap. VII, pp. 209-210.
52. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 417-418, 412.
53. *Ibidem*, pp. 417-418.
54. OTERO, José Pacífico... *Op. cit.*, T. III, cap. V, pp. 157-158.
55. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 416.
56. A.H.M.P. año 1821, Carpeta N° 1, Legajo N° 3-D. Doc. N° 38.
57. D.A.S.M. ... T. VII, p. 352.
58. A.H.M.P. año 1821, Carpeta N° 1, Legajo N° 3-D. Doc. N° 53.
59. *Loc. cit.*
60. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 268; cap. XIV, p. 272. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Op. cit.*, T. II, cap. XXXV, p. 50. Bulnes dice que el 13 de marzo sale de Huacho el *San Martín*, la *O'Higgins* y la *Valdivia* con los hombres de Miller.— BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. IV, p. 132.
61. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIII, p. 268.  
El resumen de los servicios del General Miller precisa claramente cómo éste con sus tropas, desembarca en "...la bahía de Pararca..." (sic) durante la noche del 21 de marzo, y entra a Pisco al amanecer del 22 y la avanzada ocupa Chincha en la tarde del mismo día.— MILLER, Guillermo... *Resumen de los servicios del General Miller en Sud América*, p. 5.
62. MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. I, cap. XIV, p. 272.  
Una carta de Cochrane a San Martín, del 3 de abril de 1821, en la bahía del Callao, interesa mencionar. Indica que los cañones de la *O'Higgins* que se habían pasado a la *Valdivia* han sido transbordados otra vez a la *O'Higgins*, y que estos dos buques se hallan en Pisco al auxilio de la tropa de Miller. Manifiesta que ha regresado al Callao para averiguar del movimiento de buques neutrales.— D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 19-20.
63. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIV, p. 272.
64. *Ibidem*, pp. 273 a 275.
65. *Ibidem*, p. 275.
66. *Loc. cit.*
67. *Ibidem*, p. 276.  
Bulnes dice que Miller, con la terciaria, fue llevado a bordo del *San Martín*, el 28 de abril, y que cuatro días después la división toma rumbo al Sur y llega a la altura de Arica el primero de mayo.— BULNES, Gonzalo...

- Op. cit., T. II, cap. IV, p. 149.
68. MILLER, Guillermo... Op. cit., T. I, cap. XIV, p. 276.
69. *Ibidem*, pp. 276-277.
- Entre otros testimonios de la historiografía moderna merece citarse el de Otero: "El 22 de abril, las tropas de Miller abandonaban el campamento de Pisco y mientras algunos de sus soldados eran dirigidos sobre Huacho para (sic) ser allí hospitalizados, los que habían podido escapar al flagelo siguieron con aquel jefe a bordo del San Martín para abrir una nueva campaña desembarcando el seis de mayo en las vecindades de Arica".— OTERO, José Pacífico... Op. cit., T. III, cap. VIII, p. 243.
- Bulnes, igualmente, manifiesta que el Almirante toma rumbo al Sur con el San Martín y dejando en Pisco la O'Higgins y la Valdivia, que a su regreso encuentra a Miller gravemente delicado. Los enfermos retornan al Norte en la O'Higgins y la Valdivia, y el San Martín con Cochrane y Miller toma rumbo al Sur. El rumbo a Arica se sigue con viento favorable el 22 de abril.— BULNES, Gonzalo... Op. cit., T. II, cap. IV, p. 134.
70. MILLER, Guillermo... Op. cit., T. I, cap. XIV, p. 277.
- Paz Soldán confirma la misma referencia: "Miller que navegaba desde el 22 de Abril con dirección al Sur, se presentó en Arica el 6 de Mayo".— PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... Op. cit., Primer periodo, cap. XII, p. 191.
71. MILLER, Guillermo... Op. cit., T. I, cap. XIV, p. 277.
- Otero confirma la intimación de Cochrane al gobernador militar de Arica y los sucesivos esfuerzos para el desembarco hasta el movimiento definitivo en el Morro de Sama.— OTERO, José Pacífico... Op. cit., T. III, cap. XIII, p. 382.
72. MILLER, Guillermo... Op. cit., T. I, cap. XIV, p. 277.
73. *Ibidem*, pp. 277-278.
74. *Ibidem*, p. 278.
75. *Ibidem*, pp. 278-279.
- Es interesante, y merece transcribirse la puntual referencia de Miller al intento del reembarco en el lado Sur de Arica: "Mandó a una de las lanchas bogar por delante y anclar tan inmediato á la costa como fuera posible, lo cual ejecutaron, aunque con gran peligro de los que estaban á bordo de ella. Desde la lancha enviaron un bote ballenero con una pequeña guindaleza, un extremo de la cual tiraron sobre la roca y aseguraron inmediatamente. Por este medio, el bote ballenero se llevaba y traía de la lancha á la roca. Sólo dos hombres podían á la vez estar en la punta de la roca, á la cual tenían que estar colgados pendientes de la cuerda, hasta que una calma, que generalmente ocurría cada siete ó nueve oleadas, permitía al bote ballenero atracar á sotavento de la roca y permanecer el tiempo únicamente preciso para que los dos hombres que estaban colgados de la cuerda bajasen por ella precipitadamente dentro de él".— *Ibidem*, p. 279.
76. *Ibidem*, p. 280.
77. *Loc. cit.*
- Es útil transcribir algunos fragmentos de la carta de Cochrane, desde el puerto de Arica, el 14 de mayo de 1821, al Ministro de Marina de Chile: "Mediante los vientos extraordinariamente favorables, estuvimos frente de Arica el día primero de mayo; las calmas, sin embargo, impidieron que nos aproximásemos hasta el cuatro, cuando dimos fondo en este puerto, i pasé inmediatamente el oficio cuya copia incluyo, al gobernador juntamente con la proclama que acompaño, asegurándole que habíamos venido como amigos i libertadores i no como enemigos; su contestación me aseguraba que nos consideraba únicamente como enemigos, i sus tropas, estando entonces formadas en las trincheras i fuertes, me convencí que nada teníamos que esperar de su patriotismo. Sin embargo, para darle tiempo para que mudase de determinación i prevenir todo daño a la población, que podría cortarse, hice tirar una bala a la asta de bandera: como una hora despues se dirijió una descarga cerrada al fuerte; pero debido a la

*mucha marejada, hizo poca impresión; se continuó a intervalos el bombardeo hasta el día seis; hallé que era inverificable el desembarco, excepto bajo el fuego de los cañones enemigos i mandé un destacamento de las tropas al morro de Sama para su desembarco, para que tomando al enemigo a retaguardia al tiempo que de a bordo nosotros lo atacáramos de frente, se le obligase a rendirse".* Es interesante considerar cómo Cochrane no menciona con detalle los intentos de desembarco que minuciosamente recoge Miller.— BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. IV, pp. 153-154.

78. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. I, cap. XIV, p. 280.

79. *Loc. cit.*

80. *Loc. cit.*

*"Un destacamento enviado por Soler se apoderó cerca de Locumba de ciento veinte mil duros, y esta suma, con cuatro mil duros más encontrados en la Aduana y sobre trescientos mil además en mercancías de propiedad española, lo trasladaron á bordo".— Ibidem, p. 282.*

81. *Loc. cit.*

82. *Ibidem*, p. 291.

83. *Ibidem*, p. 296.

84. *Ibidem*, pp. 304-305.

85. *Ibidem*, p. 306.

86. *Ibidem*, pp. 306-307.

Miller comenta el buen efecto que para la patria representa la buena conducta de los oficiales y tropa durante la estada en Tacna y Arica.— *Ibidem*, pp. 307-308.

87. *Ibidem*, p. 307.

88. *Ibidem*, pp. 307-308.

89. *Ibidem*, p. 308.

90. *Loc. cit.*

91. Miller dice que el 1º de agosto "...después de anochecido entró en la bahía..." de Paracas "...desembarcó; y el día siguiente antes de amanecer, tomó posesión de la villa..."—*Ibidem*, cap. XV, p. 309.

En "resumen" de los servicios de Miller, antes citado, expresa: *"habiendo desembarcado en la bahía de Pararca durante la noche, al amanecer sorprendió y derrotó á un destacamento español en Pisco... 4 y 5 de Agosto".*— MILLER, Guillermo... *Resumen de los servicios del General Miller en Sud América*, p. 6.

Miller comenta su intención de desembarcar en Quilca y marchar luego a Arequipa, mas, el viento fuerte hace imposible el desembarco y por la falta de provisiones, para esperar más tiempo, continúa rumbo a Pisco.— MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. I, cap. XV, p. 309.

Es interesante la comunicación de Cochrane a Miller, Ilo, 27 de mayo de 1821, que en versión española se consigna en los servicios de Miller: *"Mi querido Coronel.— Congratulo á Ud. de lo íntimo de mi corazón por las gloriosas ventajas que han producido sus bien meditadas y enérgicas disposiciones. La fama de los hechos de Ud. llenarán de alegría á todos los corazones en Chile y en Huáura; y hoy saldrá un buque para cada uno de estos puntos. Dé Ud. las gracias á los oficiales y tropa á nombre del Gobierno de Chile, del Jeneral San-Martin y del mio, prometiéndoles una medalla como justa recompensa de su valiente comportacion".*— MILLER, Guillermo... *Resumen de los servicios del General Miller en Sud América*, p. 25.

Bulnes dice que Miller llega a Pisco de regreso al Sur, el primero de agosto.— BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. V, p. 198.

Vargas Ugarte considera dentro de las pautas generales que vienen de la Memoria de Miller, y que consignan otros testimonios de la historiografía moderna, los hechos de Pisco y de Arica.— VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. VI, cap. V, pp. 133 a 139.

## NOTAS AL CAPITULO

Torrente estudia la expedición de Miller a Pisco y Arica. Señala como fecha de la segunda entrada a Pisco, el 1º de agosto.— TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. VIII, pp. 170 a 174.

Paz Soldán confirma igual información.— PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer período, cap. XII, p. 196.

92. Bulnes transcribe una carta de Cochrane, donde éste menciona que el regreso de las tropas de Miller puede representar un debilitamiento del espíritu patriota en la zona de Arica, por abandono de esas gentes.— BULNES, Gonzalo... *Op. cit.*, T. II, cap. IV, p. 164.





## *Capítulo XIII*

### EL CONFLICTO

### ENTRE SAN MARTIN Y COCHRANE

Tema que no se puede soslayar en el estudio de la Independencia del Perú y página principalísima de la historia de nuestra Marina en los días germinales, es el triste conflicto entre el Protector del Perú y el Almirante Cochrane. El conflicto es triste y dañino desde múltiples rincones. Hállase el público escándalo que significa para la empresa de la libertad la discordia entre la dos figuras más altas en el campo de la guerra, el ejemplo que ofrece, y el estímulo a una mayor indisciplina y rebeldía; está en fin la pérdida de un apoyo valioso para el destino de la guerra.

Mas, el conflicto San Martín-Cochrane no es enfrentamiento curioso u original en la historia de nuestra guerra. La lucha por la estabilidad del Estado naciente, el paralelo esfuerzo de la guerra contra los españoles, ambas premiosas tareas conviven con individualismos fuertes, con nuevas disposiciones legales que no se ven con claridad o no se acatan, y con un conjunto de normas y actitudes nuevas que permiten la actualización de discordias, el fortalecimiento de ambiciones personales, o la diversa y honesta interpretación de lo más conveniente al Perú de esos días de fundación de la República.

En el mismo bando realista, con normas seculares y asentadas, los días de la lucha perturban la serenidad administrativa. No se desconoce el desacuerdo discreto entre Abascal y Pezuela cuando éste llega al Virreinato de Lima; el archivo de Goyeneche enseña claramente discrepancias entre el futuro Conde de Huaqui y el Virrey Abascal; el motín de Aznapuquio, como últi-

ma instancia de la oposición a Pezuela, es página clarísima de la controversia que contra el Virrey destronado encarna Valdés con brillo y énfasis polémico; y está, por último, a modo de colofón de estos enfrentamientos humanos entre hombres del mismo reducto las graves acusaciones de Rodil a Guruceta en los días de la empecinada resistencia en el Callao.

En el lado patriota el conflicto entre San Martín y Cochrane en 1821 y 1822 confirma los desacuerdos entre ambos en los días mismos de la marcha de la Expedición Libertadora y anuncia otras profundas y tristes discrepancias. No puede olvidarse el debate ideológico Monteagudo-Sánchez Carrión o de Arce y Pérez de Tudela frente a Moreno; está patente la violenta actitud de Riva Agüero y los suyos contra Monteagudo en los días de la conferencia de Guayaquil; y está como más clara expresión de conflicto humano la dolorosa anarquía de 1823.

Siempre penoso y deseducativo, en los días de grandes transformaciones como las que encara un peruano de los primeros lustros del siglo XIX, debe advertirse el conflicto San Martín-Cochrane dentro del marco de inseguridades, normas vacilantes o nuevas, e inquietudes, de los primeros días del Estado Peruano.

#### PLANTEAMIENTO DE COCHRANE

Si bien hay un origen distante de este conflicto en la diversa y contrapuesta personalidad de uno y otro hombres, bien sabemos cómo la causa inmediata de la reyerta se encuentra en el pago que el Gobierno Protectoral le debe a la Escuadra por razón de sueldos, premios y otras causas. Están presentes los diversos estilos humanos del Protector y el Almirante, que enriquecen el tremendo desacuerdo.

Cochrane en diversas cartas a San Martín y a Monteagudo precisa el contenido y los límites de sus reclamos y de sus quejas. Frecuente aparece en Cochrane algo cercano a una demanda desdeñosa al no atenderse con prontitud a sus diversos pedidos.

*"He tenido hasta ahora más disgustos y rompimiento de cabeza, con el insignificante mando de esta media docena de buques, de lo que hubiera causado la dirección de toda la flota del canal ó de todas las flotas de Inglaterra"*<sup>1</sup>.

le expresa a Monteagudo, el 6 de marzo de 1821.

Un nutrido número de oficiales plantea sus desacuerdos a Cochrane sobre los pagos a la Escuadra. Afirman, que hace cerca de un año salen de Chile y se han cumplido las obligaciones; se han superado las dificultades, *"sin murmurar y sin que-*

jarnos; no hemos importunado jamás a S. E. el General San Martín con la exposición de nuestras miserias"; manifiestan que han soportado diversas molestias, han dado buen ejemplo:

*"Pero, en el momento presente, cuando el objeto de la expedición ha sido tan felizmente realizado, con la rendición de la capital, no se nos puede dirigir reproche alguno, si presentamos al fin nuestras quejas por el atraso en el pago de nuestros haberes"*<sup>2</sup>.

Asume Cochrane, plenamente, el reclamo de sus subordinados y expresa el 30 de julio que para el 20 del próximo mes de agosto "...no habrá hombre alguno á quien no se le deberá un año, ó año y medio de haberes..."<sup>3</sup>.

En los primeros días de agosto la situación adquiere características sumamente graves. Sostiene el Almirante que ya no está en sus manos conservar la disciplina del personal a sus órdenes; que antes de tramitar por la vías normales las responsabilidades inherentes al reclamo que recibe, desea conocer la actitud definitiva del Gobierno Protectoral sobre el pago de las deudas a la Escuadra. Igualmente, sostiene que pagar la marinería sólo en el caso que Chile venda las naves al Perú, no es asunto que tenga relación con los hombres a sus órdenes.

*"Yo sé que usted ha visto —le dice a Monteagudo— lo suficiente de la miserable condición en que se encontraba la Escuadra, y se ha dado cuenta de las dificultades con que tuve que luchar; usted podrá, por lo mismo, dar buenos consejos al protector. Lo juro ante Dios, no tuve nunca nada más á corazón que sus verdaderos intereses, y me causa indecible pesar cuando lo veo, desde algún tiempo, dar pasos que amenazan tener las más serias consecuencias. Ruego á usted haga lo posible para evitar una explosión que, si llega á producirse, puede envolver las cosas en intrincada confusión"*<sup>4</sup>.

El 12 de agosto reitera Cochrane sus planteamientos a Monteagudo, le pide "por última vez" una respuesta o el aviso de recibo de sus notas. Piensa Cochrane que si no se paga la deuda a la Escuadra el daño será sin reparación posible, para el mismo Gobierno<sup>5</sup>.

En el razonamiento del Almirante al lado de la justicia que vive en su reclamo, que es también el reclamo de su gente, aparece en una segura urdimbre el valor de decisión irrevocable que él le concede a la Escuadra en el rumbo de la guerra y en la estabilidad del Estado de reciente fundación.

Cochrane, tal vez no advierte en esas semanas, cómo ya aparece borrosa pero con claridad mayor cada día la Marina de Guerra peruana. En otras palabras, el Almirante no piensa en

otra Marina como sustento del Gobierno peruano que no sea la exclusiva integrante de la antigua Expedición Libertadora.

Desde otro prisma, le asiste razón a Cochrane cuando entiende que los hombres de la Escuadra deben percibir sus pagos sin participar en la disputa entre el Gobierno chileno y el peruano sobre la responsabilidad y obligación de los abonos adeudados<sup>8</sup>.

A José Ignacio Zenteno le pide el gran marino inglés, ante la pérdida del *San Martín* y de los víveres que trae de Chile, y frente al hecho de tener a la gente de ese buque embarcada en diversas unidades, que le remita alimentos "...*pues aquí no se nos da carne fresca, verdura, ni cosa alguna...*"<sup>9</sup>.

Mediado el mes de agosto, Cochrane amenaza con la marcha de la Escuadra a "algún punto" en busca de alimentos, pues no se atiende "...*á mis solicitudes de aguardiente, carne, fruta, verduras, etc. ...*"<sup>8</sup>.

En este doloroso enriquecimiento de las quejas y pesares de Cochrane, le ofrece a San Martín entregar el mando de la Escuadra a Sir Tomás Hardy o a otro oficial inglés que señale el Protector<sup>9</sup>.

Siempre en el hilo del pensamiento de Cochrane para conocer su tesis frente a San Martín, hay una carta del 16 de setiembre de 1821 que ofrece un retrato muy claro de la actitud psicológica del Almirante cuando presenta la comparación entre el estado anímico de los hombres del Ejército y de la Escuadra:

*"Sabe que los soldados del enemigo se pasan a usted porque no son pagados, muertos de hambre en el castillo. Y piensa usted que su ejército le hubiera servido con el entusiasmo que vi el otro día sino hubiesen sido pagados sus sueldos, y sin más que comer arroz, mal pan, charque podrido y agua"*<sup>10</sup>.

Nutrida es la secuencia de cartas y argumentos de Cochrane en abono del pago que merece la Escuadra. Insiste que la dilación de las promesas es fuente de desesperanza e indisciplina; que el ánimo, la ilusión, sufren quebranto; que no se puede esperar el fin de la guerra para atender lo que Cochrane considera de verdad una obligación. Además, discurre en el desarrollo polémico de Cochrane, su viejo descontento personal —aparte del tema de los sueldos— por lo que él considera falta de interés frente a la Marina en el Gobierno de San Martín; insiste en el planteamiento de la escasa y deficiente alimentación, de las muchas enfermedades; del mal estado de velas y anclas. El esquema que presenta de la Escuadra es de notorio pesimismo, de aflicción<sup>11</sup>.

En el variado mosaico de violentos argumentos en abono de sus reclamos y protestas, de insistencia en los daños que para la causa de la patria ocasiona el debilitamiento de la Escuadra,

*A bordo de la Fragata de guerra Independencia sobre las aguas  
del Callao.*

*Julio*

*de 1821*

**EL** EJERCITO de mi mando , Comandantes de Partidas  
y demas individuos de mi dependencia , respetarán la Perso-  
na , Familia , Casa y bienes de

haciendo severamente responsables á los que contravinieren á  
la presente orden.

*José de San Martín.*

de claros y múltiples resentimientos, siempre está viva en el Almirante la prevalencia de la Escuadra y de los marineros en la vida del Perú y en la causa de su Emancipación. *"El destino del Perú y posiblemente de la América del Sur cuelga de un hilo tendido hasta más no poder y que un soplo de aire hace estallar"*<sup>12</sup>. No sólo por su frecuente visión muy personal de las cosas, evidentemente por el norte mismo de la guerra, la crisis de la Escuadra es asunto de gravedad no disimulada y que compromete de algún modo los quilates más caros que viven en esos años en los hombres gestores de nuestra independencia política. Tal vez Cochrane no advierte cómo parejo a este triste tema de la crisis naval, gana hora a hora sólido asiento y firmeza el Estado peruano independiente, y cómo, del mismo modo, tiene ya figura definida la naciente Marina de Guerra del Perú. La crisis, pues, será grave, es de verdad grave, mas, sólido como una vieja luma el rumbo de la Emancipación.

Cochrane en sus "Servicios Navales" presenta una directa visión personal del desacuerdo. Piensa que no hay en San Martín verdadera decisión de pagar las sumas que adeuda; que lo que persigue de verdad es *"...atraer poco a poco á los oficiales de la escuadra chilena al servicio del Protector, en virtud de las promesas que les hacia"*<sup>13</sup>. Afirma el Almirante que les niega el pago para las provisiones<sup>14</sup>.

Reitera los planteamientos conocidos a través de su correspondencia sobre los sucesos de Ancón:

*"Por lo tanto me dí á la vela para Ancon, y en persona me apoderé del tesoro delante de testigos; respetando todo cuanto se decia pertenecer á individuos particulares, y tambien todo lo que contenia el yate Sacramento, perteneciente al Protector, considerandolo como su propiedad privada, bien que no podia haber procedido mas que del pillage hecho á los Limeños"*<sup>15</sup>.

*"...después de haber devuelto todo el dinero por el que se produjeron testimoniales, quedaron 285,000 pesos, los que se aplicaron subsiguientemente al pago de un año de atrasos á cada individuo de la escuadra; pero confiando en la justicia del Gobierno chileno, no tomé ninguna parte para mí, reservando lo poco sobrante que quedaba para las mas urgentes necesidades y el reequipo de la escuadra"*<sup>16</sup>.

Una de las facetas incierta y al mismo tiempo apasionante del gobierno de San Martín en el Perú y de su actitud frente a la marcha de la guerra, es su postura de "inacción", parsimonia, notorio propósito de no precipitar una acción militar, cuando Canterac llega al Callao y pasa a poca distancia del campamento de Mirones.

Aquí, Cochrane, en setiembre de 1821, ya en los días más violentos de la penosa controversia, enriquece, si vale la expresión, su enardecimiento, su no disimulada violencia frente a lo que él considera como inexplicable lentitud. Recoge unas afirmaciones de Stevenson, quien dice: San Martín no actuó, permitiendo que Canterac entrase en los Castillos "...con un convoy de ganado y provisiones... Hallabase en la bahía el buque de guerra Inglés, Superb, y muchos de los oficiales... quedaron asombrados"<sup>17</sup>.

### PLANTEAMIENTO DEL PROTECTORADO

San Martín y Monteagudo, en esta polémica, ofrecen la imagen del razonamiento del Estado peruano.

El Protector no regatea elogios a lo que la Emancipación del Perú le debe a la Marina. "*Me es muy lisongero declarar a U. que á la cooperación de las fuerzas navales ha debido el Perú mucha parte de su libertad*"<sup>18</sup>.

Hay en San Martín un deseo de evitar, en lo posible, desacuerdos y resentimientos, tal como le dice a Cochrane, el 7 de abril de 1821<sup>19</sup>.

En el orden concreto de los pagos manifiesta Paz Soldán que el Protector

*"...estaba reuniendo los 50,000 pesos que habia ofrecido como recompensa de la toma de la Esmeralda, lo mismo que una cantidad equivalente á 12 meses de servicio; pero en cuanto á los sueldos atrasados, no era el Perú quien los debia sino Chile, que los contrató"*<sup>20</sup>.

Monteagudo renueva el derecho de la Escuadra, a la suma ofrecida por la hazaña de la *Esmeralda* y por la captura de Lima. Igualmente el Ministro de Guerra y Marina admite el derecho de los hombres a que se abonen los haberes desde la salida de Chile, mas, entiende que es práctica, inclusive en Inglaterra, "*diferir el pago de los buques de guerra, destinados a cualquier servicio hasta su regreso a los puertos del Estado a que pertenece*". Insiste Monteagudo que no es obligación del Perú el pago de los "atrasos de la escuadra". Queda sólo pendiente establecer la fecha de los pagos que el Perú reconoce. El 13 de agosto manifiesta Monteagudo a Cochrane:

*"En tales circunstancias me ordena, que asegure á V. E. que con el más profundo pesar se ve en actual imposibilidad de satisfacer los empeños reconocidos, pero que tiene la consolante esperanza de cumplirlos indefectiblemente, mes y medio después de la toma del Callao..."*<sup>21</sup>.





Lord Cochrane anciano. Grabado de Joseph Brown, publicado por R. Bentley and Son, Londres, 1872. Propiedad de Alamiro de Avila Martel, Santiago. Este testimonio se recoge de Gabriel Guarda O.S.B., La toma de Valdivia, Santiago de Chile, 1970.

En carta del 22 de julio de 1821, dirigida a Cochrane, San Martín muestra su extrañeza sobre las quejas que tienen contra él los oficiales de la Escuadra, cuando

*"Jamás he tenido intervención en lo económico de la Escuadra, y aun en sus movimientos y dirección, Vuestra Excelencia há obrado poco menos que Yndependientemente, no obstante de hallarme facultado por el Gob<sup>o</sup> Supremo de Chile pa. disponer de la fuerza Marítima..."*<sup>22</sup>.

Agrega luego, que en el caso del Capitán Prunier participa por encontrarse éste bajo sus *"...inmediatas Ordenes, por decreto de dies y ocho de Agosto del Año próximo anterior en los mismos terminos que la Goleta Montezuma..."*<sup>23</sup>.

Interesa, igualmente, una carta que dirige Monteagudo a Cochrane, el 3 de octubre de 1821, en respuesta a la remitida por el Almirante *"...dedicada exclusivamente a disculparse por su escandalosa conducta..."* por el *"...acto de piratería cometido en Ancón"*.

En esta nota Monteagudo formula graves cargos contra el marino inglés. Le recuerda, además de su actitud que no comprende la del Comandante en Jefe del Ejército en el desarrollo de las campañas, el *"...desorden y la confusión del escuadrón y el convoy durante todo el viaje..."* debido a sus mandatos, y acciones concretos.

Es el caso de la nave *Augusta*, que sufre peligro por ser lanzada al mar —con parte de la expedición— estando su casco en *"...mal estado"* —por lo que se perdieron todas las provisiones que poseían— y sin tener *"...carta ni cuadrante a bordo que la dirigiera..."*.

La pérdida del navío *San Martín* en Chorrillos "atribuida" a Cochrane

*"...de acuerdo con la comunicación del Capitán Wilkinson, cuyo original ha sido enviado a Chile. En ella manifiesta que Vtra. Excelencia estaba en la cubierta dando órdenes y que la nave embarrancó antes de que Ud. ordenara soltar el ancla. La circunstancia es más agravante por cuanto Ud. debe haber conocido el peligro del lugar; Ud. actuó contra órdenes positivas, no para servicio público, sino para desembarcar la carga a bordo, cuyo mayor aporte proviene de la Costa de Arica"*<sup>24</sup>.

Asimismo, Monteagudo menciona el abandono de la expedición del Coronel Miller, donde actúa el Almirante por su propia iniciativa, sin conocimiento de las autoridades correspondientes, y deja indefensa a dicha fuerza.

En fin, el alegato contra Cochrane insiste en los desmanes en diversos pueblos que perturban a la causa de la patria; reitera la insubordinación y el "carácter personal" de múltiples deci-

siones y subraya la gravedad de los actos de violencia que se desarrollan en Ancón en los días tristes del conflicto entre Cochrane y el Protector<sup>25</sup>.

Estos, los extremos del debate. La actitud de Cochrane en Ancón transforma en innecesario el análisis de nuevos argumentos.

Es válido conocer el pensamiento de O'Higgins. En agosto de 1821 le dice al Protector que es "*muy sensible*" la pérdida del *San Martín*,

*"...pero mucho más me es la conducta que usted me dice sigue el lord Cochrane. Yo he tenido que humillarme á los jefes británicos con tal de conciliar las locuras de este hombre con la marcha de orden de nuestra revolución"*<sup>26</sup>.

Aquí aparece, con la intimidad de una confidencia, la expansión del Director de Chile frente a los recuerdos que sin duda se agolpan en su espíritu y rememoran en él ese esquema contradictorio de personalidad conflictiva y de virtudes guerreras que conviven en el alma misma del gran marino inglés.

Más tarde, el 4 de octubre, O'Higgins le consulta a San Martín sobre la pintura sombría de los víveres de la Escuadra, que ofrece Cochrane<sup>27</sup>.

Para el Almirante y para el Gobierno del Perú luego de la captura del dinero existente en las naves en Ancón y luego del desembarco de la marinería con el entusiasmo del pago recibido, se presenta el paso de esos hombres al servicio del Perú, o la continuación en la escuadra al mando de Cochrane. Paroissien y Spry, el 26 de setiembre, se acercan a la Escuadra con la intención de ganar el ánimo de los oficiales que están con Cochrane. Refiere Rodríguez Ballesteros que los capitanes Simpson y Cobbet se oponen a las insinuaciones recibidas y comunican el estado de cosas al Almirante<sup>28</sup>.

De otro lado, el Gobierno peruano ofrece respetar la graduación de los que sirvan a la Escuadra, y según comentario del mismo Rodríguez Ballesteros, los sueldos del Perú representan el doble, aproximadamente, en comparación con los de Chile. Añade: "*...y la Escuadra de este país, estando aún para organizarse, ofrecía un campo de esperanzas mucho más lisonjero que las que podría prometer Chile*"<sup>29</sup>.

Entre los oficiales que se incorporan a la Marina del Perú al lado de Guise, quien se vincula de manera orgánica con nuestra Escuadra de Guerra y con el futuro de la República, debe citarse a Roberto Forster, Capitán de Navío, al Capitán de Fragata don Juan Spry, al Capitán de Corbeta don Juan Esmond; a los Tenientes Prunier, Young, Robinson, Freeman, Price, Homand, Robertson, Bell, Gull, Reeding, Wickham<sup>30</sup>.

No debe olvidarse que el Teniente Winter quien va a tierra para recoger a la marinería "...fué arrestado por las autoridades del pueblo"<sup>31</sup>, en este proceso de vacilaciones humanas cuando los hombres se hallan ante la opción entre la Escuadra de Cochrane y la de la naciente Marina de Guerra del Perú.

### REFLEXION FRENTE AL CONFLICTO

No es empeño ligero la comprensión de la triste discrepancia entre San Martín y Cochrane. Algunos extremos se dibujan con firmeza. Es legítima la cobranza que postula el Almirante; son legítimos los riesgos de todo orden que él subraya como efectos de la mora en el pago; es verdad, asimismo, que el Gobierno protectoral dilata los pagos por razones generales del Estado; es verdad, del mismo modo, que no acepta pagar las deudas por concepto de sueldos, sino con limitación de fechas; es verdad que el planteamiento anterior tiene un claro fundamento de orden objetivo y legal, mas, es discutible la oportunidad, podría decirse el tino, de semejante postura en horas graves para la guerra, en las cuales interesa la unión de todos los esfuerzos frente al señalado servicio de la Escuadra a la causa de la Libertad del Perú. Desde otro ángulo, no puede considerarse legítima aunque se pueda explicar por razones humanas la violenta actitud de Cochrane al apropiarse de los bienes embarcados en Ancón.

Torrente no disimula cierta simpatía al planteamiento de Cochrane. Alude a la entrevista de agosto de 1821 cuando se actualiza entre los dos jefes la formal discrepancia posterior. Desde otro ángulo, presenta la decisión de Cochrane en Ancón al apropiarse el dinero para los pagos de la Marina sin los caracteres de indisciplina, desacato y violencia. En cambio, ofrece alguna sombra a la decisión de San Martín del traslado de los fondos a los mercantes que se hallan en dicha bahía<sup>32</sup>.

Rodríguez Ballesteros, puntual en estos temas, afirma que la actitud del Almirante "...es un procedimiento que une a la violencia una inaudita injuria"<sup>33</sup>.

Es interesante el testimonio de Paz Soldán. Manifiesta que el Protector le reprocha tan temeraria conducta. Igualmente subraya la gravedad del desorden, la indisciplina, la singularidad personal de las actitudes de Cochrane. Afirma que el Almirante se entiende independiente y no acata la autoridad de San Martín que viene de la organización y fundamentos mismos de la Expedición Libertadora. Habla reiteradamente de las tropelías de Cochrane<sup>34</sup>.

Nemesio Vargas dice que "el antagonismo" entre ambos hombres dirigentes va a alimentarse con la ausencia de todo elogio a la Marina en las medallas conmemorativas de la Independencia.

cia, donde “...*toda la gloria se la atribuían al ejército con olvido de la escuadra*”. Celebra Vargas la salida de Cochrane del Perú y habla, igual que Paz Soldán, de “sus tropelías”<sup>35</sup>.

Mitre manifiesta que

*“Despechado Cochrane, cometió nuevos atentados, asumiendo una actitud abiertamente hostil...”*

*El alzamiento del almirante Cochrane con la escuadra chilena fué un golpe para el Protector, que desprestigió considerablemente su autoridad ante propios y extraños, lo privó del concurso de un elemento poderoso de que necesitaba para terminar la guerra en el Perú...”*<sup>36</sup>.

El Padre Vargas Ugarte no entiende verosímil la afirmación de Cochrane al sostener que San Martín quiere usar la Escuadra para afirmar el dominio peruano sobre Guayaquil. Frente al contexto histórico general, frente al mismo tono humano de San Martín, y frente a su postura en el caso de Guayaquil, no parece que encuentre fundamento la afirmación de Cochrane sobre este tema.

Es cierta la observación, que recoge de Nemesio Vargas, sobre el carácter tal vez rígido y “no político” al negar pagos atrasados a un personal que está al servicio del Perú. Aparte del fundamento legal objetivo que tiene San Martín en abono de su tesis, hay que apuntar cómo en momento tan grave su actitud puede aparecer dentro de una imagen poco prudente y comprensiva. Afirma Vargas que la protección que reciben los hombres que se alejan de la Escuadra es elemento que enriquece el resentimiento de Cochrane<sup>37</sup>.

El planteamiento de José Miguel Irrazábal Larraín en este tema, como en la línea general de sus estudios sobre San Martín, asume una postura de clara simpatía hacia Lord Cochrane. Y la simpatía, hay que esclarecerlo, es legítima y es válido compartirla. Legítimo elogiar el valor, la energía humana, la destreza marinera, la audacia, la prontitud para asumir grave riesgo, todo lo que define a Cochrane como un marino de nivel superior y todo lo que concede a su obra una verdadera eficacia en tiempos de guerra. Sin embargo, en el orden de la disciplina, del sentido institucional de la organización, en el orden del acatamiento a la autoridad de San Martín, en todo lo que tiene relación con el sometimiento de sus propios puntos de vista, el elogio no puede ofrecerse. Como es habitual en el análisis de la obra humana, sin pasión, hay que ver en Cochrane ese entretejido intenso de virtudes y de sombras que si no se advierten en su totalidad unas y otras no se puede concluir el retrato lúcido y veraz del Almirante de la Escuadra chilena.

Sin embargo, nada puede llevar a admitir como legítimo el procedimiento de clara rebelión y de violencia como el que emprende Cochrane en Ancón al capturar los valores embarcados.

Francisco Javier Mariátegui, en sus útiles "Anotaciones" a la obra de Paz Soldán, sostiene que Cochrane no reconoce la investidura del Protector pues la entiende "...una usurpación de la autoridad...". Expresa que Paz Soldán estudia a Cochrane con tanta pasión que se presenta más como un "satírico" que como un historiador. Opina luego:

*"El Almirante nada tomó para sí, todo lo dio a las tripulaciones y oficialidad de la escuadra, pagándoles a cuenta de lo que se debía, y a la verdad, que no era poco. Chile no tenía entradas para subvenir a sus gastos; los que hacía la escuadra eran fuertes; nada se les mandaba; los meses y años corrían y Cochrane no cobraba..."*

*Lord Cochrane fue un hombre muy decente, de maneras delicadas, y si la naturaleza lo dotó con un carácter fuerte y atrevido, y si abrigaba odio profundo y resentimiento contra San Martín, como lo sostiene el autor, yo lo ignoro y no sé de donde deduce su aseveración el señor Paz Soldán. Si la saca de la correspondencia de San Martín y de la de los que lo rodeaban, malas fuentes son las de antagonistas. Debí examinar las imputaciones y las defensas y formar criterio"<sup>38</sup>.*

El testimonio de William Bennet Stevenson es minucioso y de verdad interesante en los relatos que propone. Tal vez una de las crónicas en la que aparece con mayor calor y simpatía es la que refiere la entrevista del 4 de agosto de 1821. Vale transcribir los fragmentos principales.

*"A la mañana siguiente, 4 de Agosto, lord Cochrane, que ignoraba la nueva dignidad del general San Martín, fue a verle al palacio y le pidió que viera la manera de pagar a los marinos extranjeros que habían cumplido con los compromisos que contrajeron. Entonces, San Martín contestó que no pagaría nunca a la escuadra chilena, a menos que no fuese vendida al Perú, y que entonces ese pago se consideraría como una parte del precio de compra. A esto replicó lord Cochrane que no podía efectuarse semejante transacción, puesto que la propiedad de la escuadra de Chile se encontraría transferida al Perú por el simple pago de lo que adeudaba a los oficiales y tripulantes por servicios prestados al Perú.*

*San Martín frunció las cejas y, volviéndose a sus dos ministros, García y Monteagudo, que estaban en la cámara, les ordenó que se retirasen; a lo que S. S. se opuso, declarando que no conociendo bien la lengua española,*

*deseaba que se quedasen para servirle de intérpretes, por el temor de que cualquiera expresión mal interpretada pudiera considerarse como una ofensa. San Martín se volvió entonces al almirante y le dijo: "¿Está usted enterado, milord, de que soy Protector del Perú?". "No", contestó su señoría. "He ordenado a mis secretarios que le informaran de ello". "Ya es inútil, puesto que usted mismo me lo ha dicho; deseo muy sinceramente que la amistad que ha existido entre el general San Martín y yo continúe con el Protector del Perú". "Yo me limito a decirle que soy Protector del Perú".*

*La manera con que pronunció estas últimas palabras excitó la cólera del almirante, que, adelantándose, le dijo: "Debo, pues, ahora como el primer oficial de Chile, reclamar la ejecución de todas las promesas que se le han hecho, así como a la escuadra; pero principalmente y ante todo a la escuadra". "¡Chile, Chile! Yo no pagaré jamás un solo real a Chile; y en cuanto a la escuadra, puede usted llevarse la adonde quiera, e ir adonde le plazca; me basta conservar un par de goletas", y castañeteó los dedos.*

*Al oír estas palabras, García salió de la cámara, mientras que Monteagudo fue al balcón. San Martín dio algunos pasos por la habitación, y luego, volviéndose a S. S., le dijo, cogiéndole una mano: "Olvide, milord, lo que ha pasado". El almirante, enjugándose una lágrima de sorpresa y de indignación, contestó: "Lo haré si me es posible". El noble lord fue entonces desengañado por el hombre mismo; lo que había oído decir de su conducta pasada se representó en su imaginación, y viendo lo que podía intentar después de lo que ya había hecho, su señoría convino conmigo en que su vida no estaba segura; en consecuencia, tomó inmediatamente un caballo, se dirigió a Bocanegra y de allí pasó a bordo de su fragata"<sup>39</sup>.*

No se desconoce que Cochrane usa el dinero para pagar al personal a sus órdenes, mas de ninguna manera este hecho avala un procedimiento de clarísima insubordinación. No parece, como lo afirma Irarrázaval, que San Martín aparezca menguado o disminuido después de este conflicto.

Una mirada amplia de los hechos no permite enaltecer la antes comentada actitud de Cochrane como tampoco es pertinente la limitación de San Martín a las cobranzas propuestas. Y en la conclusión final de esta triste querrela, el escándalo que soporta la causa de la Patria es de verdad grave y tal vez en esas horas la afirmación polémica de Cochrane no contempla la ancha perspectiva de la Emancipación. Hay, es posible, en ambos jefes,

unas horas de visión menos amplia del propósito común de la Independencia que tanto debe a Cochrane y a San Martín.

El 14 de setiembre de 1821 llegan a Ancón la *Valdivia* y la *O'Higgins*, ésta con el Almirante Cochrane. Al día siguiente, Manuel Loro, a bordo de la fragata *Peruana*, en la bahía de Ancón, le comunica a San Martín que el Almirante Cochrane ha llevado a la fragata *O'Higgins*

*"...los intereses del Estado que se hallaban en la Jerezana, Perla y Luisa: también el buque en que me hallo la Peruana, ha sido registrado tan escrupulosamente que hizo sacar sobre cubierta toda la carga para cerciorarse, sin embargo de haberle asegurado con mi pescuezo no tener á bordo un medio real"*<sup>40</sup>.

Es conocido cómo por razones de seguridad ante la cercanía de Canterac, se embarcaron en los buques en Ancón valores de particulares y del tesoro del Estado.

San Martín, el mismo día 15, le manifiesta a Cochrane su sorpresa y su rechazo por la medida de fuerza adoptada con los valores embarcados en Ancón. Le ordena, asimismo, restituya las sumas indebidamente apropiadas.

*"Acabo de ser informado por el comandante de transporte don Manuel Loro que V. E. ha ordenado se guarnezcan con tropa de la escuadra los de aquella clase que estaban en Ancón... A V. E. no puede ocultársele que tales buques dependan exclusivamente de mí, y que anclados en un puerto de este nuevo Estado, es á mi privativo cargo cuidar de su conservación y seguridad, sin que sea cual fuere su suerte pudiera caer sobre V. E. responsabilidad alguna; en circunstancia de hallarse ocupado en bloquear el Callao. Yo espero de consiguiente que V. E. circunscribiéndose á los deberes que por su honor y por el del gobierno cuyo pabellón lleva la escuadra, deje franco los transportes bajo la inspección del comandante Loro á quien los he encargado, y se sirva disponer regrese la escuadra al bloqueo del Callao..."*<sup>41</sup>.

Cochrane indica que ha gastado 30,915 pesos en diversos gastos durante la "expedición" "a mis órdenes al sur". Igualmente, "ha entrado á mi poder", manifiesta Cochrane, 115,596 pesos<sup>42</sup>.

Es ilustrativa para ofrecer una configuración de una empresa naval de la época, la mención de algunos de los conceptos que precisa Cochrane entre sus egresos. Aparecen autorizados gastos en tierra a conductores de ganado, a pastores, arrieros, compra de mulas. Simultáneo hállase lo necesario para cables, jarcias, galleta, remos, harina para la Escuadra, "barricas de pintura", carne salada, "barriles de alquitrán", aguada, compra de botes, costura de velas, etc.



Juan Gregorio Lemos, Intendente del Ejército Libertador, ofrece una relación de lo "extraído" por el Almirante Cochrane en Ancón:

"DEMOSTRACION DE LAS PASTAS DE ORO Y PLATA Y SUS VALORES PASADAS PARA ACUÑARSE A LA CASA DE MONEDA DESDE LA INTENDENCIA DE MI CARGO Y EXTRAIDAS DE A BORDO POR EL VICEALMIRANTE SEÑOR COCHRANE

|  |                |
|--|----------------|
| <i>Siete tejos de oro con 1185 castellanos 4 tomines que según su ley importan.....</i>  | 2,375 2 1/2    |
| <i>Cincuenta y nueve onzas más en seis tejitos que á 14 pesos cada onza importan .....</i>   | 826            |
| <i>Ciento diez y media onzas de oro para construcción de las medallas de premio á 14 pesos onza....</i>  | 1,547          |
| <i>Un mil cuatrocientos veintisiete marcos una onza de plata piña su precio á 8½ por marco.....</i>  | 12,130 4 1/2   |
|  | <hr/> 16,878 7 |
| <i>A más en plata acuñada que el citado vicealmirante tomó de la fragata Perla donde las tenía depositadas el tesorero del ejército capitán Don Juan Argüero .....</i> | 8,000          |
|  | <hr/> 24,878 7 |

*Suma total veinticuatro mil ochocientos setenta y ocho pesos siete reales*<sup>43</sup>.

Con derecho para cobrar los sueldos pendientes —como antes se expresa—, lo mismo que los premios ofrecidos, no obstante el carácter discutible de otros conceptos, en substancia la demanda es legítima; es lenta y poco oportuna en este tema la política protectoral, mas no puede defenderse desde ningún ángulo la actitud en Ancón del Almirante Cochrane que representa no sólo una grave merma en el orden material de las cosas, sino daño evidente en el terreno de la unidad espiritual de la antigua Expedición Libertadora, que si bien ya ofrece clarísimas expresiones de desacuerdo interno, aún mantiene la mínima cohesión que precisa la guerra de la Independencia.

En este tema, deseducativo y de verdad muy triste, coyuntura valiosa para fortalecer una imagen serena de la historia nuestra, inquieta no por la búsqueda de absoluciones o anatemas, sino por equilibrada y objetiva comprensión del hecho histórico. No obstante, esta cuestión, en los días mismos del suceso y en el estudio posterior de nuestra guerra, es oportunidad que se usa para partidarismos extremos o visiones subjetivas o muy personales.

Luego que se marcha San Martín del Perú, el 27 de setiembre de 1822, el Congreso Constituyente con las firmas de Luna Piza-

rro, Sánchez Carrión y Mariátegui, aprueba una resolución de homenaje al gran marino inglés que significa en la historia no sólo un legítimo acatamiento sino además una implícita censura a la línea histórica contraria.

Procede transcribir lo esencial del acuerdo:

*"Fijos los ojos sobre lo que la libertad peruana debe al Honorable Lord Cochrane, mediante cuyo genio, valor y fortaleza está libre el Pacifico de enemigas sorpresas, y plantado en las costas del Sur el estandarte de la Libertad; Resuelve:*

*Que la Junta Gubernativa rinda a nombre de la nacion a Lord Cochrane Almirante de la escuadra de Chile los sentimientos mas sinceros de gratitud por sus empresas a favor de este pueblo, tiranizado antes por fuerzas poderosas, y hoi arbitro de su poder"*<sup>44</sup>.

La indisciplina es, fuera de toda vacilación, el hecho concreto y el escandaloso ejemplo que ofrece la controversia entre el Jefe de la Escuadra y el Gobierno del Protector. Los hombres pierden la estable adhesión a las normas de trabajo y es la inseguridad una de las características de esos días.

Luego de la variada e incierta navegación hacia México, el 25 de abril de 1822 está Cochrane con los suyos en el Callao. *"Mi aparición en el puerto del Callao causó grave aunque inútil alarma al Gobierno, al cual volví á pedir se pagasen las cantidades que se adeudaban á la escuadra..."*<sup>45</sup>.

Con detalle relata Cochrane cómo Monteagudo lo visita en la O'Higgins, le expresa que el Protector sufre vivamente por sus planteamientos y le ofrece de parte de San Martín

*"...una hacienda considerable y la decoracion del Sol engastada en diamantes, si queria yo consentir á mandar las marinas reunidas del Chile y el Perú, en una proyectada expedicion para capturar las Islas Filipinas..."*<sup>46</sup>.

La respuesta del Almirante fue negativa, ante lo cual Monteagudo se retira con su escolta militar.

El papel protagónico no infrecuente en Cochrane impide en múltiples casos el análisis objetivo de sus planteamientos. Esto puede decirse del mensaje que según afirma le propone Monteagudo en nombre de San Martín. El 10 de mayo abandona Cochrane el Callao y llega a Valparaíso el 13 de junio de 1822, *"...despues de un año y nueve meses de ausencia, durante cuyo tiempo hemos completamente realizado los objetos de la expedicion"*<sup>47</sup>.

*"Anclo en este momento en este puerto con la Valdivia... habiendo realizado los deseos de V. E. con la total destrucción de las fuerzas navales de España en el Pacifico i es-*

*pero que V. E. encuentre que la comisión que se me confió ha sido llenada con celo i fidelidad*"<sup>48</sup>.

Al pasar por Chile la misión de García del Río y Paroissien presenta a O'Higgins el alegato sanmartiniano contra Lord Cochrane. El texto afirmativo y polémico demuestra de manera reiterada el tono humano, audaz, conflictivo, violento, del ilustre marino inglés, del cual siempre puede afirmarse que en la guerra representa aporte valiosísimo, así como en los menesteres políticos es ocasión de bandería y de conflicto<sup>49</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 383.
2. *Ibidem*, p. 393. Callao, 26 de julio de 1821. Firman el recurso a Cochrane: Morgell, John Pascal Grenfell, Tho Craig, Alejo Ruiz, Eugenio Giroust, Francisco Méndez, Eugen Stacpole, Ranuen, Armstrong, Honna, Juan de Dios Loire, Adisson.
3. *Ibidem*, p. 335.
4. *Ibidem*, pp. 398-399. O'Higgins, 9 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo.
5. *Ibidem*, p. 399. O'Higgins, 12 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo: "...en orden á que no recaiga sobre mi la culpa de consecuencias que percibo con tanta claridad como la luz del día, á saber, la total pérdida del servicio útil de la escuadra, en un tiempo, cuando sea el que fuese la riqueza del Perú, es enteramente imposible que una fuerza naval independiente y capaz de ser útil, puede conseguirse: y estoy tan cierto como de mi existencia, que el desmenbramiento de la escuadra, por salvar ciento cincuenta mil pesos que en justicia se le debe, será la causa de la pérdida total del poder, y la destrucción de las esperanzas del gobierno".
6. *Ibidem*, p. 400. O'Higgins, 12 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo.
7. *Ibidem*, p. 352. Callao, 12 de agosto de 1821, Cochrane a José Ignacio Zenteno.
8. *Ibidem*, pp. 402-403. O'Higgins, 15 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo. Asimismo pide 400 quintales de galletas y dice que en las últimas seis semanas se ha comido únicamente la carne salada y que urge, por consiguiente, la carne fresca.  
*Ibidem*, pp. 419, 341. O'Higgins, 24 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo. El 24 de agosto dice Cochrane que un buque con personal bien atendido y preparado podría representar más que "...diez escuadras como ésta, sin paga, mal comida, destituida de camas, casi desnuda, todos descontentos y desconfiados y sin los motivos que actúan a los hombres a esforzarse y con mil motivos que engendran un disgusto de todo lo que tiene una apariencia de riesgo ó trabajo".
9. *Ibidem*, p. 342. O'Higgins, 24 de agosto de 1821, Cochrane a San Martín.
10. *Ibidem*, p. 347. Ancón, 16 de setiembre de 1821, Cochrane a San Martín. Menciona, igualmente: "Dicen que usted y yo firmamos un papel en Valparaiso, asegurándoles su paga y además una gratificación á su llegada á Lima. Que esto no se ha cumplido. Que se les prometió un mes después y que esto no se ha llenado. Que lo prometió usted un mes y medio después de la toma del Callao; y que ya ven el Callao socorrido por el enemigo. Y dicen que luego se les prometerá pagarles cuando no haya enemigos en la América".
11. *Ibidem*, pp. 352-353.  
Desde Ancón, en los días más graves del conflicto, el 20 de setiembre de 1821, le expresa Cochrane a San Martín: "Respecto á V. E. y á mí, alegan que les prometimos al salir de Valparaiso, bajo nuestras firmas, el premio de un año de sueldos, á más de sus haberes, al entrar en Lima; pero que no han recibido ni premio ni sueldo... y, por consiguiente, han determinado unánimemente, no hacer servicio alguno, excepto aquel que es esencial á la preservación de sus propias vidas, y alcance á sus derechos, hasta que sus haberes atrasados estén pagados".— *Ibidem*, pp. 349-350.
12. *Ibidem*, pp. 404 a 406. O'Higgins, 15 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

13. COCHRANE, Tomás... *Servicios Navales*, cap. VII, p. 141.
14. *Ibidem*, p. 144.
15. *Ibidem*, cap. VIII, pp. 159-160.
16. *Ibidem*, p. 160.  
Cochrane afirma que manda relación del dinero capturado al Ministro de Marina de Chile, y una relación sobre el detalle del empleo de dichas sumas. Manifiesta asimismo: "...á su debido tiempo, recibí la aprobación del Gobierno chileno por todo lo que se había hecho".— *Ibidem*, p. 161.  
El testimonio de los "Servicios Navales" es necesario para conocer la imagen polémica que de todo este proceso ofrece el Almirante Cochrane.
17. *Ibidem*, cap. VII, pp. 147-149.
18. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. VI, p. 134. Carta de San Martín a Cochrane, Lima, 9 de agosto de 1821.
19. *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.
20. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Primer período, cap. XIV, p. 215.
21. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 360-363. Lima, 13 de agosto de 1821, Monteagudo a Cochrane.  
*Ibidem*, p. 401. De la misma fecha Monteagudo comunica a Cochrane que ha llegado a sus manos el recibo de 4,000 pesos.
22. *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.
23. *Loc. cit.*
24. Public Record Office. A.D.M.1/28. Londres.
25. *Loc. cit.*
26. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 276. Santiago, 6 de agosto de 1821, O'Higgins a San Martín.
27. *Ibidem*, p. 351. Santiago, 4 de octubre de 1821.
28. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. II, cap. XLIV, pp. 257-258.
29. *Ibidem*, p. 257.
30. *Ibidem*, p. 256.  
El mismo testimonio menciona cómo el Teniente Colbbet (sic), con grado de Capitán de Corbeta reemplaza a Guise en el mando de la *Valdivia*, Forster sustituye a Wilkinson; Simpson a Carter; Brown a Spry.— *Ibidem*, p. 258.
31. *Ibidem*, pp. 255-256.
32. TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. VIII, pp. 188-190.
33. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Op. cit.*, T. II, cap. XLIV, pp. 254-255.
34. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer período, cap. VII, p. 131; cap. XIV, pp. 216-221; cap. XVI, p. 234. Apéndice de documentos manuscritos, Doc. N° 4, pp. 382-383.
35. VARGAS, Nemesio... *Historia del Perú Independiente*, T. I, cap. XXII, p. 199; cap. XXIV, pp. 213-214; cap. XXXIII, p. 281.
36. MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín*, T. III, cap. XXXIV, pp. 264-265.
37. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. VI, cap. V, pp. 132-134; cap. VII, p. 195.
38. MARIATEGUI, Francisco Javier... *Anotaciones a la historia del Perú independiente de don Mariano Felipe Paz Soldán*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. 2°, Anotación XVIII, pp. 96-97. Recopilación y prólogo de Félix Denegri Luna.
39. STEVENSON, William Bennet... *Memorias sobre las campañas de San Martín y Cochrane en el Perú*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 3°, pp. 297-298. Estudio preliminar y compilación por Estuardo Núñez.

NOTAS AL CAPITULO

40. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 364.

Ver igualmente, de Loro a Monteagudo, 14 de setiembre de 1821, en Ancón.— *Ibidem*, pp. 363-364.

41. *Ibidem*, pp. 345-346. Esta carta del 15 de setiembre de 1821 aparece firmada en el Cuartel General de Mirones En el mismo archivo de San Martín se registra una copia del mismo oficio, preparada en Lima, autorizada por Monteagudo, y que con el mismo contexto encierra variaciones textuales.— *Ibidem*, p. 365.

42. *Ibidem*, ... pp. 357-360.

43. *Ibidem*, pp. 366-367.

El archivo de San Martín consigna un recibo de Cochrane, en inglés, del 15 de setiembre de 1821, por 73 zurrones de plata, acuñada y piña, que se hallaba depositada en el *Luisa*.— *Ibidem*, p. 374.

Por comunicación de Cochrane a Monteagudo, del 16 de agosto de 1821, aparece una deuda de 76,000 pesos a la escuadra de Chile "... EN EL SERVICIO DE LA EXPEDICIÓN LIBERTADORA DEL PERU", descompuesta en la siguiente forma:

Al Capitán Wilkinson y tripulación del *San Martín*, por orden del gobierno de Chile por el brulote *Victoria*, pagadero de la primera plata de presas ..... 4,000 Pesos

Flete de la *Aguila* como transporte de la expedición libertadora, 849 toneladas, á 8 pesos por tonelada ..... 27,168

Flete del *Potrillo*, á media paga, 4 pesos por tonelada ..... 12,432

Por la *Valdivia*, destinada á servir en la escuadra libertadora con media paga ..... 32,400

*Ibidem*, p. 360.

Melo menciona que la deuda total de los reclamos de Cochrane incluido haberes atrasados, premios prometidos, avalúo de la *Esmeralda*, alcanza a 420,000 pesos.— MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, pp. 156-157.

José Meneses y José Mariano Oyague, el 20 de setiembre, le comunican al Director de la Casa de Moneda que ocasionalmente en Ancón un individuo llamado José Manuel Alvarez les ofreció en venta "... dos onzas de oro en corte y sin cuño..." por 8 pesos, quien manifestó haberlas comprado a un marino inglés, "...y entonces y de seguro eran robadas por ser las mismas que condujimos, y no habiendo hecho el marinero la menor resistencia se las quitamos, retirándose á la playa y son las mismas monedas que acompañamos á V. E. para que haga el uso que convenga".— D.A.S.M. T. VIII, pp. 375-376.

44. GACETA DEL GOBIERNO, del sábado 28 de setiembre de 1822, N° 28, p. 4. Un texto volante de la época dice: "Entre ellas, no es la primera ó mayor el haber fugado Cochrane con los millones de pesos que el miedo y no la cautela de los dueños depositó en sus buques".— D.A.S.M. ... T. XII, pp. 209-210.

Ver TORATA, Conde de... *Documentos*, T. III, vol. I, segunda parte, cap. III, p. 211.

Cochrane en sus "Servicios Navales" se refiere al voto de gracias del Congreso Peruano y añade como opinión absolutamente personal y errónea, que el Congreso peruano declara a San Martín "despota militar".— COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. XI, p. 235.

En el lado español el desacuerdo con Cochrane y su alejamiento, alienta algunas esperanzas vinculadas éstas con el espejismo de la llegada de refuerzos.— D.A.S.M. ... T. VII, p. 413. Canterac a San Martín, Concepción, 20 de diciembre de 1821.

Miller ofrece un interesante relato del desacuerdo entre San Martín y Cochrane, mas no penetra en lo que él llama "motivos" y "razones".— MI-

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- LLER, Guillermo... *Memorias*, T. I, cap. XVI, pp. 363-364; apéndice, pp. 392-394.
45. COCHRANE, Tomás... *Op. cit.*, cap. IX, pp. 189-194.
46. *Ibidem*, pp. 194-195.
47. *Ibidem*, p. 196.
48. BULNES, Gonzalo... *Historia de la Expedición Libertadora del Perú*, T. II, cap. VIII, p. 337.
49. El Comodoro T. Hardy envía una carta desde Río de Janeiro, el 14 de agosto de 1822, a John Wilson Croker, del Almirantazgo, Londres; en ella habla de las quejas de San Martín contra Cochrane, presentadas al Gobierno chileno por diputados de aquél.— Public Record Office. A.D.M. 1/28. Londres.

## Capítulo XIV

### LA VIDA NAVAL Y LA CONCLUSION DEL GOBIERNO DE SAN MARTIN

El año de 1822, que para la historia general de la Emancipación se señala de manera notoria por la Conferencia de Guayaquil, la deposición de Monteagudo, la despedida de San Martín, la formación de la Junta Gubernativa, la primera expedición a Intermedios, desde el aspecto estricto de la historia marítima, tiene calidades muy notorias.

Es el año en que se perfeccionan, si vale la expresión, los desacuerdos entre San Martín y Cochrane, y se define el alejamiento del Almirante, es el año en que San Martín le propone a O'Higgins, y maneja entre sus colaboradores cercanos, el proyecto de enviar buques patriotas a la misma España.

#### CRITERIOS GENERALES

Rudecindo Alvarado dice al Gobierno de Mendoza, en octubre de 1822, que *"con la tranquila posesión que tenemos del mar, hemos cerrado la puerta á los recursos que de Europa podían esperar los déspotas españoles"*<sup>11</sup>. Este es el principio general de la guerra, y es principio que se reitera en 1822. La seguridad de tránsito en la costa permite no sólo el dominio de sus comunicaciones, necesarias para la vida comercial, sino que además confirma la seguridad en el orden militar.

Un decreto de Torre Tagle, 28 de mayo de 1822, firmado también por Monteagudo, reitera la prevalencia de lo marítimo. *"La consecuencia de que las operaciones deben de ser por mar, es legítima, aunque ignoremos el rumbo, ni sea fácil averiguarlo..."*<sup>12</sup>.



## BLOQUEO

En julio de 1822 el bergantín *Belgrano* sostiene el bloqueo de Arica y en esas circunstancias aparece la *Cantón*, de bandera norteamericana, que ancla al costado del navío, de la misma bandera, *Franklin*. Según dice Paz Soldán, "...para mejor encubrir sus intentos izó gallardete como si fuera buque de guerra"<sup>3</sup>. Luego de diversas circunstancias, por el apoyo que recibe del navío americano *Franklin*, la *Cantón* desembarca 4,000 fusiles, pertrechos y elementos de guerra para los españoles<sup>4</sup>.

## RELACIONES INTERNACIONALES

En los tratados entre Perú y Colombia, firmados el 15 de julio de 1822, se consigna que la República "...contribuirá por su parte con sus fuerzas marítimas, cualesquiera que sean, y con igual número de tropas que la república de Colombia"<sup>5</sup>, al esfuerzo común de la lucha por la libertad.

## INCIDENTES EN EL CALLAO

En la última semana de julio, el Capitán Crosby prepara un ataque contra los barcos españoles fondeados en la bahía. El día 24 penetra al puerto, de noche, con ocho botes armados, y con el apoyo de los fuertes, captura la fragata *Resolución* y tres buques mercantes: *San Fernando*, *Grampos* y *Milagro*, y obtiene la destrucción por el fuego de las fragatas *Mercedes* y *Piedad*<sup>6</sup>.

Rosendo Melo, que refiere la información anterior, dice, asimismo, que al aproximarse Canterac a Lima, San Martín, como medida de prudencia ordena que se deposite a bordo del *Sacramento*, el tesoro de particulares y el fiscal que existía depositado en la Casa de Moneda. La relación es la siguiente: oro amonedado 97 onzas; oro en pasta 2063 onzas; plata amonedada 25679 \$ 3 1/2, plata fina y chafalonía 8296 marcos; pallones y paquetes moneda cortada 244. De particulares: plata 2170 marcos 3 onzas, plata piña 5 zurrones. Estimado todo alrededor de 400,000 pesos<sup>7</sup>.

## MOVIMIENTO DE BUQUES

Tomás Guido, el 1º de enero, avisa al Director General de la Marina, sobre el ajustamiento de los transportes<sup>8</sup>; Vicente Dupuy, el 22 de enero, informa que en el primer buque que salga para Supe se embarcará un operario para extracción de cañones y

demás de la fragata *Aguila*<sup>9</sup>; Pedro Roca, el 24 de enero, solicita un buque que conduzca material de defensa para el Gobierno de Guayaquil<sup>10</sup>; Tomás Guido, el 20 de febrero, comunica la resolución correspondiente al pedido de Antonio Martínez sobre cobranzas por tonelada de la fragata *Santa Rosa*<sup>11</sup>; Pedro Roca, el 28 de febrero, avisa recibo del armamento remitido a Guayaquil<sup>12</sup>; Pablo Romero, el 28 de febrero, solicita se le indique si la fragata *Argentina* ha recibido pago por la comisión a Chancay, que no realizó<sup>13</sup>; Pedro Roca, el 4 de marzo, informa que los pertrechos de guerra traídos por la fragata *Flavius* están en el almacén de la Marina<sup>14</sup>; Hipólito Unanue, el 5 de marzo, comunica el decreto sobre pago de fletes de la goleta *Constancia*<sup>15</sup>; José Antonio Rodríguez, el 6 de marzo, da cuenta de la vigilancia a los cuatro oficiales capturados como prisioneros de guerra, llegados en la goleta *Montesuma* (sic)<sup>16</sup>; Tomás Guido, el 7 de marzo, informa del decreto del Supremo Delegado que ordena el pago de 7,637 pesos a Fabián Gómez, representante de la goleta *Constancia*<sup>17</sup>; Pedro Roca, el 13 de marzo, da cuenta de los pertrechos de guerra con destino a Guayaquil, y embarcados en el bergantín *Pilar*, que se dirige a Trujillo<sup>18</sup>; Pedro Roca, en la misma fecha, informa del embarque en la fragata *Flavius*, de los pertrechos de guerra para la provincia de Guayaquil<sup>19</sup>; Tomás Guido, el 16 de abril, ordena requisar costales y enviarlos al Callao para el transporte de 1,000 fanegadas de cebada<sup>20</sup>; Francisco Zárate, el 18 de abril, manifiesta que se han expedido las providencias para la reunión de 100 marineros, además sobre el transporte de 400 cargas de leña junto con 4 piezas de artillería<sup>21</sup>; el Sargento Mayor Marcelino Carreño, el 19 de abril, comunica la derrota de sus fuerzas y la dispersión de las mismas, solicita el envío de un bergantín a San Nicolás<sup>22</sup>; del mismo Carreño, el 18 de abril, demanda reiteradamente el envío de un buque a San Nicolás, para proteger el embarque de los pocos soldados que le quedan<sup>23</sup>; Enrique Martínez, el 28 de mayo, da cuenta de la llegada a Huanchaco de la goleta *Estrella*, con tres oficiales, un sargento y un soldado, para la organización de dos compañías de artillería<sup>24</sup>; Tomás Guido, el 31 de mayo, comunica la pronta salida de transportes<sup>25</sup>; Francisco de Zárate, el 3 de junio, manifiesta que están listos los 4 cañones y ha dado las órdenes al Teniente Gobernador de Supe para el pronto embarque en la fragata *Aguila*<sup>26</sup>; Luis de la Cruz, el 9 de julio, avisa recibo de la relación de pertrechos que deben embarcarse para Trujillo, consistentes en 40 cajones de fusiles y 150 medias suelas<sup>27</sup>; Enrique Martínez, el 1° de setiembre, da cuenta del arribo a Huanchaco de la fragata *Montezuma*, conduciendo el batallón Iguachi compuesto de 310 hombres<sup>28</sup>; Juan Valdivieso, el 9 de setiembre, comunica la presencia de una fragata y un ber-

gantín cerca del puerto de Bujama<sup>29</sup>; Enrique Martínez, el 29 de setiembre, comunica la salida de la fragata *Montezuma* con destino al puerto del Callao<sup>30</sup>; Francisco de Zárate, el 4 de octubre, da cuenta de la llegada del bergantín *Pacífico*, de Paita, con los Granaderos a Caballo, y dados los peligros de navegación, ordena su desembarco y su viaje a la capital, por tierra<sup>31</sup>; el 16 de noviembre, sobre el permiso necesario para el embarque de 500 costales de arroz en la goleta *Constancia*, para uso del Ejército Libertador<sup>32</sup>; Pedro Roca, el 20 de noviembre, avisa recibo de lo ordenado por el Comandante General de Marina para la entrega de 14 cañones que conduce la fragata *Guayas*, a Guayaquil<sup>33</sup>; el 24 de noviembre, José de la Mar, le comunica a San Martín que ya está en el Callao la tropa que envía el Gobierno de Chile convoyada por el bergantín *Belgrano*<sup>34</sup>; Juan Salazar, el 28 de diciembre, remite el estado de fuerzas del escuadrón Húsares de la Guardia, que en el puerto de Pacasmayo se embarca en la fragata *Minerva*, con dirección al Callao<sup>35</sup>.

#### LA "PRUEBA" Y LA "VENGANZA"

El caso de la *Prueba*, de la *Venganza*, de la corbeta *Alejandro*, es entre las incidencias de los buques realistas de 1821 y 1822 uno de los sucesos de verdad curiosos y vinculados con la presencia de Lord Cochrane, siempre inquietante y no apaciguadora.

Se sabe que estos buques salen del litoral peruano rumbo al Norte y Cochrane navega por derrotero semejante en busca de las naves.

A fines de 1821, las encontramos en Panamá, época en que esta ciudad se declara independiente, y se niega por ello a brindar subsidios a los buques españoles. Ante la presión de éstos, el 4 de diciembre, jefes realistas y autoridades patriotas firman un acuerdo, por el cual las naves españolas obtienen auxilio a cambio de no alterar la vida del litoral.

Sin embargo, en febrero de 1822, acosados por la persecución de Cochrane, llegan a Guayaquil y la bloquean, amenaza que conlleva en sí la recepción de víveres.

Por este tiempo, están en dicho puerto Francisco Salazar, Agente Diplomático del Perú, y los Generales La Mar y Llano, ya al lado patriota. Ellos, junto con las autoridades de esta ciudad, logran, "...haciéndoles creer que estaban perdidos y que caerían en manos de Cochrane...", que Villegas y Soroa, los comandantes realistas, capitulen y entreguen las naves al Gobierno peruano.

Al decir de Paz Soldán, estos marinos se hallaban en tan angustiosa situación que "...juzgaron mas ventajoso entregarse al Perú, sabiendo que así conciliaban sus intereses y se burlaban de su incansable perseguidor"<sup>36</sup>.

A pesar de la opinión de Paz Soldán, es extraña la actitud de Villegas. Meses antes, ya Vacaro le llama la atención por su proceder poco obediente; por formar juntas para interpretar las órdenes a su modo; por difundir instrucciones reservadas; por dirigirse a puntos tan distantes, que en caso de llegar auxilios de la Península impiden la reunión de fuerzas, y la comunicación con el Perú, y por ende el uso provechoso de esas naves. Vacaro trata de hacerle ver cómo su postura es dañina para la defensa del Virreinato<sup>37</sup>. En fin, es interesante esta reflexión para penetrar en la actitud de Villegas.

Mientras tanto, Cochrane, en su incesante búsqueda, llega a las Esmeraldas, donde recibe noticias seguras sobre las naves. Emprende por ello, el retorno a Guayaquil, mas llega sólo en el mes de marzo, cuando los buques están bajo el pabellón nacional.

La entrega suscita polémicas entre el Protectorado y el Almirante, pues éste se siente con derecho a la posesión de las embarcaciones, no obstante, a pesar de la insistencia fracasa en su proposito<sup>38</sup>.

Interesa, ahora, tratar, a grandes rasgos, el entendimiento a que llegan el Jefe de la Escuadra española y el Gobierno independiente de la Provincia de Guayaquil. Intervienen don Esteban José Amador, Alcalde ordinario, Presidente del Tribunal de la Imprenta y de las Juntas de Policía y Contribución; don José Hilario de Indaburo, en representación de la Junta de Gobierno de Guayaquil; el Capitán de Fragata don Joaquín de Soroa, Comandante de la Fragata *Venganza*, y el Alférez de Navío don Baltazar Vallarino en representación del Capitán de Navío don José Villegas, Comandante de las Fuerzas Marítimas Españolas; el Coronel don Manuel Rojas, del Ejército Libertador del Perú "...comisionado por el jeneral de brigada y agente diplomático del Estado del Perú"<sup>39</sup>.

Se estipula la entrega de los tres buques "...al superior Gobierno de Guayaquil...". Consignase, además, que el Perú, en compensación, pagará los sueldos y gratificaciones que deba España al personal de los tres buques desde la última salida del Callao en octubre de 1820, según las pautas que se establecen. Sobre la corbeta *Alejandro* se precisan algunas circunstancias respecto al pago. La *Prueba* continuará al Callao con sus mismos oficiales y con un oficial del ejército peruano "...y á su entrada se pondrá dicha fragata á disposicion de aquel Gobierno"<sup>40</sup>.

Igual será el caso de la corbeta *Alejandro*. La fragata *Venganza* en Guayaquil "...se entregará á disposicion del señor jeneral, agente de negocios del Perú"<sup>41</sup>.

El Perú deberá pagar cien mil pesos a España "...en el momento que esta declare la independencia de la América, sin que esta condicion sea obligatoria". Los oficiales que queden al servicio del Perú ganarán un ascenso en el grado que tienen y se dispensará "...de los sucesos anteriores á toda la tripulacion de la corbeta *Alejandro*...".

Los oficiales y tripulación que deseen volver a España pueden hacerlo en embarcaciones neutrales por cuenta del Perú.

Este documento se firma en Guayaquil el 15 de febrero de 1822 y se ratifica al siguiente día<sup>42</sup>.

El Supremo Delegado, por decreto del 12 de marzo de 1822, celebra la fausta nueva y ordena iluminación de tres días de la ciudad, salva de artillería y repique general; igual en los departamentos libres<sup>43</sup>.

Una oda "*a la rendición de las fragatas Prueba y Venganza*", canta al feliz suceso para la patria:

A tí, alma Patria, entono reverente

Mil loores contento en este día

De gozo penetrada y de alegría,

Tu benefico influjo el alma siente:

De júbilo exaltada

Mira el curso feliz de tu carrera,

Al paso que abismada

La enemiga turba en su feróz guerra

De América las glorias

Con asombro escucha, y sus victorias.

Salve, tú eterno Sér de los mortales,

Que del seno inocente americano,

Ya próvida arrancó tu diestra mano

La causa primordial de nuestros males:

En tu trono fulgente

De decretos tan justos circundado,

Se verá permanente,

Los que tocan al Virtuoso, ó al malvado;

Allí si, en tu presencia

No triunfa la maldad de la inocencia<sup>44</sup>.

Francisco Salazar, representante del Perú, comunica a Montegudo el 22 de febrero la buena marcha del suceso<sup>45</sup>.

Es sugestivo contemplar en la *Gaceta de Gobierno* la relación de donantes de diversa condición y con cifras y especies distintas para abonar los gastos que ocasionen la *Prueba*, la *Venganza* y el *Alejandro*.

Jose Morales Ugalde dona 100 pesos y ofrece mayor contribución; el Conde de San Donás, 6 onzas de oro; entre otros, tres amanuenses del Ministerio de Estado, 8 pesos; individuos del Ministerio de Hacienda, de oficial mayor a portero, 241 pesos<sup>46</sup>.

Entre muchos testimonios, es interesante la opinión de O'Higgins: *"la rendición de la Prueba a ese Gobierno es una adquisición de grande importancia a nuestra causa, de que felicito a usted muy de veras"*<sup>47</sup>.

### EL PROYECTO DE UNA EXPEDICION A ESPAÑA

En junio de 1822 dibuja San Martín un proyecto evidentemente fuera del ritmo normal de sus esquemas militares, del tono mismo de sus acciones de carácter técnico, sagaz, donde trata siempre de conjugar la valentía necesaria y el rigor, con la prudencia. Comunica, el 26 de junio de 1822, a O'Higgins, el proyecto de llevar, en cierta manera, la guerra a España con buques nuestros que perturben el comercio en la misma Europa. Interesa el texto de San Martín:

*"...estoy resuelto, como he dicho a U. anteriormente, a que las fragatas Prueba y Venganza y la goleta Macedonia, salgan de ésta a principios de agosto con destino a Europa a arruinar del todo el comercio español. Creo sería muy del caso, tanto por el honor de Chile, como por el interés general que si U. puede unir a estas fuerzas algunas ese Estado, la expedición tendría los mejores resultados. He pensado que Guise mande las del Perú, pues es un excelente sujeto separado de la influencia de Esprai. Las ventajas de esta empresa no se me pueden ocultar, pues sus resultados necesariamente deben ser felices, y de una gran utilidad para pasar el resto de los días que nos queden, sin tener que mendigar.*

*Es excusado encargar a U. la reserva sobre este negocio, pues de ella pende su buen éxito...*

*Contésteme sin pérdida y si se resuelva a este plan ponga U. por obra la composición y apresto de los buques que tengan de marchar para no esperar en Valparaíso, que lástima que no estuviere en esa la Independencia y el Araucano, pues lo que se necesita no es tanto la fuerza como el buen andar.*

*Contésteme sin perder momentos, por si llega antes que salgan los buques"*<sup>48</sup>.

O'Higgins, el 3 de agosto, le contesta a San Martín sobre el proyecto en cuestión. Alude a que ya debe conocer su opinión por carta a Cruz:

*"...Añadiré que además del riesgo que ofrece una marina en manos de extranjeros, y en tanta distancia, por consiguiente expuesta a sublevaciones y de que nos presenta ejemplo la del almirante Ferois, en frente de Cádiz, por falta de pagas, a pesar de la estricta subordinación inglesa, y la de su organización nacional, obra de dilatados años, provocaran nuestros buques el punto nacional español, y por desorganizados que estén, encontrarán brevemente recursos suficientes para equipar dos navios de línea y un par de fragatas, con el interesante objeto de destruir nuestra marina cerca de sus costas, sin la dificultad de venirnos a buscar, en distancias que requieren duplicadas fuerzas, riesgos, trabajos y recursos. Ultimamente nuestras costas serán respetadas por todas la naciones mientras tengamos buques de guerra que las guarden para la protección del comercio, y resistir invasiones o expediciones, que el Cabo de Hornos nos ayuda a desbaratarlas. Pero no obstante vuelvo a repetir que si se considera ventajoso el proyecto, yo no me opongo nunca a empresas que eleven el honor de la América y la felicidad de sus pueblos, con tal que se me demuestren de un modo que me convenzan"<sup>49</sup>.*

Hay en este tema varios matices. Además de la audacia un tanto exótica del planteamiento de San Martín, hay que considerar un aspecto típicamente marineramente que menciona O'Higgins. Es decir, que interesa más a las fuerzas de la patria el cuidado de sus costas, la atenta vigilancia del litoral con fines militares y con fines de comercio apacible, que no, ir a zonas lejanas con riesgos de todo orden y con la circunstancia señalada por O'Higgins; que la presencia de banderas peruana y chilena en el litoral español representaría un acrecentamiento del espíritu beligerante peninsular, no obstante la situación estrecha del Gobierno de la Corona.

Tal vez en San Martín juega esta idea —y lo da a entender por las dificultades de la guerra en la altura— ante el peligro de una lucha continua, sumamente larga, con desgaste humano y económico. Por estos factores piensa en una maniobra de extensión, estimulante de la marcha de la lucha.

Paz Soldán comenta en términos generales el proyecto sanmartiniano, y lo califica de *"...colosal que en su acalorado entusiasmo y gran corazón creía fácil y de positivos resultados"*<sup>50</sup>.

Mitre dice cómo San Martín renueva en Lima el plan de hostilidades marítimas concebido en Mendoza en 1819. Añade:

*"Si seriamente pensó San Martín en esta empresa, no tenía los elementos necesarios para llevarla á cabo, y no pasó de un tiento á la segunda cuerda oculta de su arco, ejercitando su propensión á lo misterioso"*<sup>51</sup>.

## LA VIDA NAVAL Y LA CONCLUSIÓN DEL GOBIERNO DE SAN MARTÍN

Mariátegui formula muy sensatas objeciones al "*Plan de hacer la guerra a la España en sus mares*"<sup>52</sup>.

Otero transcribe el texto conocido del 26 de junio, mas no ofrece opinión sobre la propuesta de San Martín:

*"A nuestro entender, la serie de acontecimientos que en ese entonces se precipitaron lo llevaron a San Martín a su abandono, —del proyecto— y a buscar la victoria definitiva por otros caminos"*<sup>53</sup>.

Vargas Ugarte sostiene que el proyecto de San Martín es una "*...peregrina idea...*"<sup>54</sup>.

Yrarrázaval en su habitual postura crítica frente a San Martín dice que el tema en cuestión es un "*...extraño proyecto...*"<sup>55</sup>.

## LA DIVISION COLOMBIANA DE PAZ DEL CASTILLO

Entre las múltiples inquietudes de los meses siguientes a la instalación de la Junta Gubernativa, en setiembre de 1822, es la continua exigencia de Paz del Castillo sobre la indivisibilidad de su ejército, sobre la forma de cubrir las bajas, etc., uno de los elementos creadores de perplejidad, inquietud, desconfianza.

Paz Soldán relata con minuciosidad y con acopio documental las incidencias de esta fuerza auxiliar.

*"La División auxiliar Colombiana al mando de Paz del Castillo, continuaba ocasionando disgustos, distrayendo la atención del Gobierno, fomentando la discordia civil, y desconcertando los planes de campaña"*<sup>56</sup>.

Con el consiguiente perjuicio para el estado general de la marcha de la guerra, y en particular para el desarrollo de la expedición de Intermedios, sale del Callao el 8 de enero de 1823, con dirección a Guayaquil, la división de Paz del Castillo

*"...sin haber prestado el menor servicio al Perú ni á su libertad; dejando recuerdos poco gratos; cuidó sin embargo la Junta de hacer conocer á Bolívar los motivos que la habían obligado á consentir en el regreso de los auxiliares"*<sup>57</sup>.

## INDISCIPLINA EN LA ESCUADRA

Diversos son los factores que conspiran contra el orden y la disciplina en la Escuadra. De un lado el mal ejemplo de algunos, la actitud personal de Cochrane; de otro, la irregularidad en el pago, el momento de transición, de inseguridad, que se vive.

Paz Soldán comenta con pesar la dicha desmoralización de la Marina y manifiesta cómo la fragata *Prueba* se subleva al poco tiempo de su entrega voluntaria en Guayaquil y se resiste



la tripulación a entrar al Callao, y cómo esta actitud la sigue la corbeta *Alejandro*. Laméntase asimismo que

*"...estos actos no pudieron ser castigados, porque eran consecuencias necesarias del inmediato ejemplo de demoralización dado por sus Jefes, así es que cuando pasaron al Callao, nada se hizo ni podía hacerse atendidas las circunstancias"*<sup>58</sup>.

O'Higgins y Luis de la Cruz, en sendas cartas a San Martín, presentan otros actos de rebeldía de la tripulación de la *Montezuma*. Expresa O'Higgins *"aseguro á usted que de todas las amarguras que me ha presentado Cochrane, ninguna me había incomodado tanto como el acontecimiento de la Montezuma"*<sup>59</sup>. Paz Soldán anota que la sublevación formal de la *Montezuma* se produce el 8 de agosto de 1822, y que la energía de su Capitán domina el motín, y se fusila *"...á tres de los cabecillas; y aunque de pronto se apagó la llama, el descontento se hacia sentir"*<sup>60</sup>.

El caso de la sublevación de la *Limeña* y del *Belgrano* se actualiza en diciembre de 1822, de todo lo cual aporta puntual noticia José Pascual de Vivero (<sup>61</sup>a, b, c). No obstante que el levantamiento se produce el día 9, por la carta de Vivero parece que se inicia a las 11 de la noche del día 8.

Paz Soldán presenta el levantamiento de la *Limeña* y del *Belgrano*, así como puntuales reflexiones sobre la insubordinación en las marinerías, en su mayor parte inglesa y norteamericana<sup>62</sup>.

Medina consigna una hoja impresa por un lado, sin fecha, en la cual Martín Jorge Guise, Contra-Almirante de la República Peruana y Comandante en Jefe de sus fuerzas navales, se dirige a los marineros del bergantín de guerra *Belgrano*:

*"Marineros: Por la primera vez desde que empezó la lucha por la libertad de la América del Sud, Vosotros que habeis servido bajo sus banderas con tanta fidelidad y honor, ahora habeis echado un borron sobre el nombre bueno que hace a nuestros Paisanos tan estimados en todas partes del mundo"*<sup>63</sup>.

Rosendo Melo consigna que la fragata *Protector* *"...en cuya conservación había mayor esmero, tuvo su otro motin el 7 de abril de 1822"*<sup>64</sup>.

\*

En el orden estratégico las "expediciones" a los puertos llamados "intermedios" desempeñan una interesante función que puede ocasionar perplejidad y distracción a las fuerzas del Rey. No se espera de estas acciones un cambio en el rumbo decisivo de la guerra, pero sí son piezas interesantes en el juego de esos años.

De otro lado, hay que decir cómo desde el aspecto marítimo la significación es muy limitada y se reduce al transporte de las tropas.

Bajo el mando de don Rudecindo Alvarado, y con Francisco Antonio Pinto como Jefe del Estado Mayor, se embarcan 3,859 hombres divididos del modo siguiente: primer batallón de Legión Peruana, con el Coronel Miller, 700 hombres; de Chile: los cuerpos N° 4, N° 5, y artillería, con 700, 400, y 100 hombres, respectivamente; de Buenos Aires: los cuerpos N° 11, regimiento del Río de la Plata, regimiento de Granaderos a Caballo, con 350, 1,100, 509 hombres, respectivamente.

El 10 de octubre de 1822 salen las primeras fuerzas en los transportes *O'Higgins*, *Independencia*, *Perla*, *Mackenna*, *Ramo de Oliva*, *Dardo*, y *Nancy*. Dice Miller que días más tarde sale el resto de la expedición con Alvarado, su Estado Mayor, y la fragata *O'Higgins*, con el Almirante Blanco.

En la navegación el transporte *Independencia* que conduce 400 hombres "...empezó á hacer agua, y á poco tiempo dieron parte que tenía seis pies de agua en la bodega"<sup>65</sup>.

Luego de tropiezos que sufren el *Mackenna* y la *O'Higgins*, Miller relata con simpatía otros aspectos de la "expedición": "*Los buques habían sido bien abastecidos de provisiones y agua para cincuenta días, y se suponía que el viaje duraría escasamente la mitad*"<sup>66</sup>.

Manifiesta que la tropa se conduce normalmente todo el viaje, que hay sentido de jerarquía y que es limpia y ordenada.

*"Las tres cuartas partes de la Legión eran indígenas y muchos de ellos no podían hablar otra lengua que la suya nativa (la quechua) cuando se reunieron al cuerpo; pero aprendieron pronto las palabras de mando en español y su deber como soldados; todo lo cual les enseñaron con arreglo á la ordenanza española. Generalmente son de poca estatura, robustos, y sin barbas, de color moreno y cutis reluciente. El resto de la gente eran mulatos, y unos pocos criollos, blancos que generalmente eran sargentos. La música era excelente, y se componía de veintidós individuos, de los cuales doce tocaban por nota. En horas de tedio y noches de luna, la hacían tocar para que los indios cantasen sus yaravies mientras que los locuaces mulatos contaban cuentos, ó cantaban con los blancos las canciones favoritas de Lima, á cuya voluptuosa ciudad tienen los naturales una entusiástica afición. Los oficiales en el alcázar cantaban canciones patrióticas y nacionales, y la mayor parte tenían buena voz y mucho gusto para la música"*<sup>67</sup>.

Para el 27 de noviembre ya se desembarca parte de la expedición y los buques llegan hasta los primeros días de diciembre<sup>68</sup>.

El 21 de diciembre se embarca Miller en Arica y a la media noche del 25 desembarca en Quilca. "*La resaca rompe furiosamente, y rastros de espuma atraviesan la entrada blanqueando el pie de las rocas en cada lado de la boca de la caleta...*"<sup>69</sup>.

## DONATIVOS PARA EL NAVIO "SAN MARTIN"

Ya hemos estudiado el naufragio del *San Martín* en la bahía de Chorrillos y las circunstancias del siniestro.

Desde el punto de vista de la Marina, desde el lado de la preocupación de orden patriótico, desde el ángulo de la historia social, es de verdad sugestivo el movimiento de opinión que se crea en contorno de la colecta para la construcción del navío *San Martín*. Es, sin duda alguna, la gestión corporativa popular más interesante vinculada con la Escuadra, en el tiempo de la Independencia.

Sin negar la incitación oficial que vive implícita en todo el proyecto de la recaudación de fondos, el ejemplo humano es siempre valioso.

Además de las referencias frecuentes de la *Gaceta del Gobierno*; además de los testimonios de nuestro archivo del Ministerio de Hacienda, el folleto mandado publicar por Riva Agüero como Presidente del Departamento es fuente insustituible<sup>70</sup>.

Hay una queja explícita por la actitud de la *Gaceta* que no consigna las listas de suscripciones con la frecuencia y prontitud convenientes.

*"Sin embargo de varias comunicaciones oficiales con que se remitieron sucesivamente al director de la gaceta del Supremo Gobierno, las listas de suscripción del navío San Martín, no fué posible conseguir que se diesen todas al público para satisfaccion de los interesados. El reglamento de la Aduana de México, y otros papeles de la especie se creyeron de preferencia"*<sup>71</sup>

Procede un breve comentario de las donaciones representativas o curiosas. La Compañía "Cómica" dona 684 pesos "...producto liquido de la funcion..." del 21 de diciembre. "Un patriota cuyo nombre no ha querido salga á la luz, ha cedido un par de hevillas y charreteras de oro..."; el gremio de abastecedores de pan cede el producto de la corrida de toros del 11 de febrero; don Angel Calderón dona diez tenedores de plata con algunos dientes rotos; Gregorio Fernández cede el valor de un criado, de cuya venta "...se halla encargado y responsable de su importe"; "Doña Rosa Merino, primera cantora del Teatro ha exhibido un boleto del empresario, el que acompañó para calificar que en la funcion comica del martes 11 del presente tenida á veneficio de la marina del Estado le correspondieron 15 pesos 4 y que esta es la cantidad que exhibió en virtud de su patriotismo"; Pedro Corbalan cede un candelero de plata.

Torre Tagle ofrece 1,000 pesos, igual que Riva Agüero. La donación de Torre Tagle se efectúa contra la Cámara de Comercio que reconoce a favor de su esposa "...mayor número de miles á

**DONATIVO VOLUNTARIO**

**RAZON DE LAS PERSONAS**

**QUE**

**HAN CONTRIBUIDO**

**PARA LA CONSTRUCCION DEL NAVIO**

**SAN MARTIN**

**PROMOVIDA POR EL PRESIDENTE**

**DE ESTE DEPARTAMENTO.**

---

**Lima, 1822.**

---

*Imprentas de don M. del Rio y Compañía.*

do salga á luz , ha cedido un par de bevilas y charreteras de oro con peso de 1á castellanos y 2 tomines.

El cura de Iguari D. Blas de la Encina igual erogacion con peso de 25 castellanos  $5\frac{1}{2}$  tomines.....

Illmo. H. Sr. ministro de Estado en el departamento de Hacienda, Dr. D. Hipólito Unánue ..... 200

D. Juan Bautista Sarraoa..... 1000

D. José Villamil, vecino de Guayaquil, ofrece desde aquel punto 250 pesos, como asi mismo emplear su persona è influjo á la realizacion de este importante objeto ..... 250

El gremio de abastecedores de pan cedió para este importante objeto el producto liquido de la corrida de toros del 11 de febrero costeadá por ellos, cuyo entero se practicò por el Ilustrisimo y H. Sr Gran mariscal marques de Montemira..... 4251

D. Felix Balega y Compañia ..... 100

El comisario del Valle de Huatica, como recaudados de una multa, y aplicados à la construccion del navio.. 25

Consignados para este importante objeto por el Sr. Coronel Alcalde Don Francisco Carrillo, como procedentes de una multa impuesta al español D Rafael Leceta, à virtud de representacion de D. Mauricio Ximenez, respecto de que este cumpliò consu mision á esta capital del Cerro de Pasco en calidad de propio, con pliegos de Leceta para impetrar del

|                                       |                            |                |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------|
|                                       | <i>Suma de la vuelta..</i> | 37 6 19.663 2½ |
| Pascual Carrillo. . . . .             |                            | 1              |
| Los dueños de la huerta de la Oyada.. |                            | 17             |
|                                       |                            | <hr/> 55 6     |

D. Gregorio Fernandez, ha donado para la construccion del navio, el valor de un criado; de cuya venta se halla encargado y responsable de su importe Enterados por el Tesorero que fué de la M. I. Municipalidad D Francisco Alvarez Calderon, como pertenecientes al deposito de varias multas i npuestas por los comisarios en los meses de Agosto y Septiembre de 1821, . . . , 26

El Gobernador absuelto de Yauyos D. José Guillermo Cayro, ha oblado cien pesos manifestando corresponder à la erogacion que hicieron los pueblos de Picamaran y Pocoto à 50. pesos cada uno *para la formacion de cuarteles* que siendo innecesarios se consignaron al navio . . . . . 100

El Cura de Chiclayo Fr. Eusebio de Casaverde, ha ofrecido contribuir à esta obra con el importe de 64. pesos de arros, y el redito de 20.000. pesos..

El Comisario del Valle de Ate D. José Jauregui enteró en arcas dies y seis pesos cinco y medio reales procedentes de las dos tercias partes de una multa que impuso en su distrito, habiendo contribuido con la una alde-nunciante . . . . . 16 5½

El misino por iguales circunstancias. . . . . 16 5½ 159 3

---

19.878 3½

*mutuo*". Con diversas cantidades aparecen el Conde de Torrevelarde, el Marqués de Valdelirios, el Conde de Torre-Antigua, el Marqués de Montealegre de Aulestia, el Conde de Vistaflorida, Manuel Villarán, Francisco Moreira y Matute, Pedro Abadía, Francisco Colmenares, Cecilio Tagle, Miguel Tafur, Manuel Pérez de Tudela, José de la Torre Ugarte, el Conde de la Vega del Ren, Francisco Carrillo y Mudarra, el Marqués de San Juan Nepomuceno, Hipólito Unanue, el Conde de las Lagunas, el Conde de Casa Saavedra, Manuel Malo de Molina, Francisco Alvarez Calderón, Domingo Timorán, Rosa y Mariana Ramírez de Arellano, Rafael Ramírez de Arellano, José Durand Martel, José Ignacio Moreno, José Pedemonte, José Arriz, Pedro Mariano Goyeneche, Francisco Javier Moreno, el Marqués de Casa Boza, Gaspar Antonio de Osma, y centenares más.

La colecta en el ambiente eclesiástico es ilustrativa. Con el cabildo "está la Parroquia de la Catedral", Matías Maestro, Antonio Bonet, Mariano Ruiz, Capellán del Panteón; y aparecen las parroquias de Santa Ana, San Lorenzo, San Sebastián; el curato de Bellavista, y los señores curas de Chincha, Late, Chupaca, Pasco, los capellanes de las Trinitarias y de San Andrés, el cura de Huari, el capellán de la Encarnación, etc.

Dentro de las dificultades de comunicación del tiempo, con los tropiezos de la guerra además de los obstáculos habituales, siempre se advierte en la erogación una amplia presencia de gentes de diversos lugares del Perú. No es una colecta limeña, solamente.

Están Yauyos, Laraos, Pacarán y otros pueblos de la región. Y está Huarochirí con su gobernador Ignacio Quispe Ninavilca, y están los pueblos del asiento mineral de San Antonio de Llauli; y está el cura de Chiclayo y se consigna en la colecta a la presidencia del Departamento de Huaylas<sup>72</sup>.

Es valiosa para la reconstrucción urbana de la época la contribución de los vecinos de Lima, divididos por cuarteles.

El 24 de julio de 1822, se le comunica al Ministro de Hacienda detalles sobre la entrega de 25,830 pesos más cuatro un cuarto reales, colectados para la construcción del navío *San Martín*<sup>73</sup>.

Paz Soldán ofrece como suma de la colecta, limitada a los vecinos de Lima, 25,056 pesos<sup>74</sup>.

Tema no esclarecido es el del destino de los citados fondos. Rosendo Melo sostiene que entre junio y julio de 1822 el Gobierno retira el dinero de la Cámara de Comercio y le concede "...*inversión con cargo de reintegro*", y comenta cómo más tarde ningún buque aparece con el nombre de *San Martín*<sup>75</sup>. Germán Leguía y Martínez formula reflexiones semejantes<sup>76</sup>.

+veintidós p.<sup>os</sup> Antonio Camilo Vergara pagó 025

L. P. Julian Bonace pagó 004 p.

En 25 de Diciembre de 1924 entró al Decisión D<sup>ta</sup> Louisa Blanco  
cuatro pesos p.<sup>o</sup> la construcción del Navio, para donar el 1/2, sus p.<sup>os</sup> max.  
Jose Noriega pagó 005 p.

2 p.<sup>os</sup> Felix Tric Acunquiza pagó 4 p. 002 p.

Juan José Villanueva i Noble pagó 2 p.

2 p.<sup>os</sup> Terefaustino Tirado pagó 2 p.

W. Jacinto Landino no ha pagado 1 p.

2 p.<sup>os</sup> Jose Villanuel pagó 2 p.

2 pesos Felipe Alvarado pagó 2 p.

Habiendo dado al Comisario de p.

uno embarco me opero de nuevo a exonerar 2 p.

El Comisario al Castillo, de cuatro p.<sup>os</sup> pago Don p.

El D.<sup>o</sup> Manuel Ynocente Menacho a cuatro p.<sup>os</sup> pago 4 p.

El D.<sup>o</sup> Marcelino Diaz pagó 1 p.

Jose del Puerto pagó 1 p.

El Herrero Juan Duran pagó 2 p.

El Herrero Jose Gregorio Buitan y Villanueva pagó 3 p.

El D.<sup>o</sup> Bartolome habiendo entregado al Comisario  
anteriormente ofrece pagó 2 p.

Jose de la Barrera pagó 1 p.



Donativos para la construcción del navío  
*San Martín*. Fragmento de una relación existente  
en el Archivo Arzobispal de Lima.

ref. D. D. Santiago de las Casas a Pájaros 12 p.

158  
 25.  
 133  
 125

Razon de lo que ha obligado voluntariamente el (sero &)  
 esta Parroquia de <sup>San Pedro</sup> a esta Iglesia con el  
 objeto de ayudar a la Construcion del Navio denominado  
 S. Martin, segun la estrechez del tiempo: Saber

|  |    |
|--|----|
| D. D. Esteban de Encina, Cura Pector & ella.....   | 34 |
| D. D. Jacinto Gonzalez Baranga Cura de ella        | 16 |
| Sic D. Josef e Int. Encinas, Inten mayor           | 6  |
| Sic D. Pablo Chazaray Inten                        | 2  |
| S. D. Man. Lugo                                    | 1  |
| D. Manuel Gomez Subdiacono                         | 1  |
| D. Esteban Rojas Subdiacono                        | 0  |
| D. Manuel Ruiz e Inten                             | 1  |
| D. Fran. Cobos, Inten Sacristan mayor              | 1  |
| D. Julian Solana, Sacristan                        | 1  |
| Felix Canavente Sacristan                          | 1  |
| D. Manuel Villar Organista                         | 1  |
| Sic D. Sebastian Perez, Cura                       | 2  |
| Sic D. Pedro Josef Encinas, Inten de Ceremonias    | 4  |
| Sic D. Ramon de la Sobilla, Capp. de S. Barth. meo | 2  |
| Sic D. Jeronimo Tila, Capp. de S. Bart. meo        | 2  |
| Sic D. Ine Maria Rodriguez, Capp. de S. Bart. meo  | 1  |
| Sic D. Esteban Roa, Capp. de S. Bart. meo          | 6  |
| D. D. Josef Saote, Sacristan de S. Bart. meo       | 2  |
| D. D. Antonio Almoguera, Capp. de S. Bart. meo     | 2  |
| Sic D. Fernando Iglesias, Capp. de S. Bart. meo    | 1  |
| Sic D. Fernando el Bato, Capellan                  | 1  |
| Sic D. Man. Garrido                                | 1  |

Para ala l. ta. 96



## NOTAS AL CAPITULO

1. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 128. Alvarado al Gobierno de Medoza.
2. *Ibidem*, T. XII, p. 162.
3. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*.— Primer período, cap. XXIV, p. 354.
4. *Ibidem*, p. 355.
5. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*, T. I, p. 232, N° 156, Art. 8. Lima, 15 de julio de 1822.
6. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, p. 155.
7. *Ibidem*, pp. 156-157.  
El tema que corresponde a esta nota sobre el embarque de los valores de la Casa de Moneda se trata, asimismo, en el punto pertinente a las relaciones entre Cochrane y San Martín.
8. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 21-G, 1° de enero. Doc. N° 1.
9. *Ibidem*, legajo N° 18-D. Doc. N° 15.
10. *Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo N° 33-R. Doc. N° 25.
11. *Ibidem*, Carpeta N° 2, legajo N° 21-G. Doc. N° 15.
12. *Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo N° 33-R. Doc. N° 26.
13. *Ibidem*, Doc. N° 23.
14. *Ibidem*, Doc. N° 27.
15. *Ibidem*, legajo N° 36-U. Doc. N° 9.
16. *Ibidem*, legajo N° 33-R. Doc. N° 32.
17. *Ibidem*, Carpeta N° 2, legajo N° 21-G. Doc. N° 25.
18. *Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo N° 33-R. Doc. N° 28.
19. *Ibidem*, Doc. N° 29.
20. *Ibidem*, Carpeta N° 2, legajo N° 21-G. Doc. N° 39.
21. *Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo N° 39-Z. Doc. N° 17.
22. *Ibidem*, Carpeta N° 2, legajo N° 17-C. Doc. N° 1.
23. *Ibidem*, Doc. N° 2.
24. *Ibidem*, legajo N° 25-M. Doc. N° 153.
25. *Ibidem*, legajo N° 21-G. Doc. N° 50.
26. *Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo N° 39-Z. Doc. N° 24.
27. *Ibidem*, Carpeta N° 2, legajo N° 17-C. Doc. N° 70.
28. *Ibidem*, legajo N° 25-M. Doc. N° 192.
29. *Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo N° 38-V. Doc. N° 169.
30. *Ibidem*, Carpeta N° 2, legajo N° 26-M. Doc. N° 208.
31. *Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo N° 39-Z. Doc. N° 30.
32. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana, año 1822, pp. 158-159.
33. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 33-R. Doc. N° 30.
34. D. A. S. M. ... T. IX, p. 359.
35. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 34-S. Doc. N° 41.
36. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer período, cap. XIV, pp. 219-220.  
Ver, igualmente, VARGAS, Nemesio... *Historia del Perú Independiente*, T. I, cap. XXXIII, p. 280.
37. Carta que Antonio Vacaro envía a José Villegas, desde el Callao, el 9 de marzo de 1821, en *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.
38. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. VI, cap. VII, pp. 196-197.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

39. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 136.
40. *Loc. cit.*
41. *Loc. cit.*
42. Entre otras fuentes GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*, T. II, Apéndice, Doc. N° 2, pp. 331-334.  
RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. II, pp. 304-309.  
En la GACETA EXTRAORDINARIA DEL GOBIERNO, del 12 de marzo de 1822 se consigna el texto del Tratado.
43. *Loc. cit.*
44. En Colección de algunas poesías publicadas desde la entrada del Ejército Libertador en la ciudad de los Libres, N° 1, Lima, 1822, pp. 36-40.
45. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 137.  
OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. III, pp. 741, 751-752.  
D. A. S. M. ... T. XI, p. 507; T. IX, p. 383; T. VII, pp. 366, 391, 434.  
A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1822, pp. 144-145.  
En DE LA PUENTE CANDAMO, José A. ... *Un epistolario argentino sobre el Perú (1820-1823)*, en el Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, T. III, pp. 231-232, aparece este comentario "este suceso debe influir mucho en el desaliento de los Tiranos".
46. GACETA DEL GOBIERNO, del 13 y 23 de marzo de 1822.
47. ARCHIVO DE DON BERNARDO O'HIGGINS. ... T. VIII, pp. 146-148.  
Carta de O'Higgins a San Martín, Santiago, 13 de mayo de 1822.  
*Ibidem*, pp. 144-145.
48. *Ibidem*, pp. 205-206.
49. *Ibidem*, pp. 152-153.
50. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer período, cap. XII, p. 195.
51. MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín*, T. III, cap. XXXV, p. 295.
52. MARIATEGUI, Francisco Javier... *Anotaciones a la historia del Perú independiente de don Mariano Felipe Paz Soldán*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. 2°, Anotación XV, pp. 73-89. Recopilación y prólogo de Félix Denegri Luna.
53. OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. III, cap. XXI, pp. 649-651.  
Vicuña Mackenna en su obra "El Jeneral D. José de San Martín" transcribe la misma carta a O'Higgins.
54. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, T. VI, cap. VII, p. 198.
55. YRARRAZAVAL, José Miguel... *San Martín y sus enigmas*, cap. VII, pp. 207-208.
56. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, segundo período, vol. 1, cap. V, p. 49.  
Hay un documento del 25 de diciembre del General Juan Paz del Castillo manifestando que no siendo conciliables los términos que propone el Gobierno Peruano con las instrucciones recibidas de su Gobierno, pide que se dé lo más pronto orden para que se hagan los ajustamientos de su División y se faciliten los buques para ser transportados a Guayaquil.— A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 31-P. Doc. N° 82.  
De Callao, del 10 de enero de 1823 hay una carta de Salvador Soyer a San Martín: "Por una diferencia movida entre el congreso y Paz del Castillo (cuyo principio ignoro), ha tomado éste la determinación de embarcarse con toda su división para Guayaquil".— D. A. S. M. ... T. VIII, p. 160.
57. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, segundo período, vol. 1, cap. V, p. 54.
58. *Ibidem*, p. 47.
59. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 282; T. IX, pp. 246-247.
60. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, segundo período, vol. 1, cap. V, p. 47.  
Es interesante notar que las cartas de la Cruz y de O'Higgins a San Martín, sobre el caso de la Montezuma son del 9 de mayo y del 25 de

## NOTAS AL CAPITULO

junio, respectivamente, no obstante Paz Soldán comenta que el levantamiento de la *Montezuma* se produjo el 8 de agosto.

61. a) "Comandancia de Marina-Callao, Diciembre 9 de 1822. H.S. Secretario de Guerra y Marina.

*A las tres y tres cuartos de la madrugada, en noche que ha sido oscura y neblinosa, llegaron á darme parte el oficial de guardia de la Limeña D. Manuel Garcia, con el Guardia Marina del Belgrano D. José Otero, de haberse levantado la tripulación inglesa de dicho bergantín, con el pilotín ingles Manchistan, los ingleses procedentes de la goleta Cruz; y otros de tierra, y llevaron al bergantín como 65 á 70 ingleses.*

*El Guardia Marina Otero dice. que como á las once de la noche lo despertaron á él y al piloto habilitado de oficial D. Juan de Oyaraste, que habia yo puesto hace dos dias en dicho buque por la escasez de su oficialidad; cuando ya estaban con centinelas puestas les dijeron que no los maltratarian; y que con un marinero y un page americano de este Estado, lo echaron en un bote desde cerca de la cabeza de la Isla, y no se trajo al piloto Oyarte, que dejaron venir con su equipaje, porque á medio embarcar éste, faltó la amarra del bote, habiéndole entregado al Piloto ingles Manchistan las tres adjuntas cartas, diciendole que eran para el Comisario, para mí, y el Congreso, y oídoles decir viva el Rey, á unos que se iban á su tierra, y á otros que á saquear los buques de la patria y echarlos á pique: eran muy pocos los marineros y soldados americanos que tenia el bergantín; y dice el Guardia Marina cree que los mas estaban forzados.*

*El oficial de guardia de la Limeña dice le avisaron que el bergantín salió á las doce de la noche, que ya estaba algo distante, y con la oscuridad no le vió velas, creyendo que por alguna orden particular se iria á franquear para salir.*

*La Limeña se halla en su recorrida impedida absolutamente, aunque no fuese tan inferior en vela al Belgrano, para poder salir en su persecucion, sin quedarme otro recurso que pasar á bordo del bergantín de guerra Ingles y la goleta Americana, por si sus Comandantes quisieran tomar parte en perseguir estos delincuentes, que lo único que no llevan del repuesto es la pólvora de que tienen poca y averiada —Dios guarde US. H. S.— José Pascual de Vivero".— Ibidem, pp. 47-48.*

- b) "Callao, Diciembre 10 de 1822.

*Al Señor General en Jefe del Ejército expedicionario. Tengo el sentimiento de participar á US. que en la madrugada del dia de ayer se ha sublevado la tripulación del bergantín de guerra del Estado el Belgrano que se hallaba surto en el puerto del Callao, y dado á la vela hácia el mar á las tres y tres cuartos de la mañana, sin mas permiso que la voluntad de las amotinados. Este desgraciado acontecimiento que no ha dejado de consternar al Gobierno por los males que pueden redundar, exigen se tomen cuantas medidas sean posibles en su remedio, como se ha verificado, impartiendo la noticia á todos los puntos de la costa: también han salido del puerto buques de guerra en seguimiento de aquel; solo resta que US. por su parte disponga de éste con la mayor vijilancia, por si arriba á alguno de los puertos intermedios, procurando anticipadamente que los buques de guerra que se hallen en esa costa se pongan en estado completo de guerra, y los trasportes bajo la custodia de éstos, para que no sean sorprendidos.*

*Al Sr. Vice Almirante de la Escuadra se le dá el mismo aviso para que no pierda momentos, y tome las medidas convenientes, esperando S.E. que US. dispondrá las que le dicte su celo en beneficio de los intereses del Estado.— Dios guarde á US.— José Pascual de Vivero". Ibidem, p 48.*

- c) "Comandancia de Marina — Callao, Diciembre 14 de 1822.  
Sr. Secretario de Estado de Guerra y Marina.

*H.S. Según la orden del 10, no habiendo otro oficial que el Ayudante de la Capitanía del Puerto, sin embargo de todas sus atenciones de bahía, ha practicado el sumario prevenido, sobre averiguar las circunstancias del levantamiento y fuga del bergantín de guerra Belgrano, y lo detuve por sí parecía el jóven page Juan Flores, que desde las inmediaciones de la Isla, vino en el bote con el Guardia Marina, y que según su declaración, y la del marinero Salvador Silva se deduce no poderse adelantar en ello, y por lo que le incluyo á US. H. pareciendo concluido.*

*Parece muy claro, que estando el bergantín por la aleta ó detrás de la Corbeta Limeña, sin mas que uno, ó dos individuos de tropa, tan necesaria en los buques de guerra, su marinería toda inglesa, como que los pocos americanos estaban en tierra, presentándose despues, y el infame Piloto inglés que trajo su Comandante de Valparaiso, y de consiguiendo con la paga dada, nada le debia el Estado y acaso debia él con la confianza destino y mando que le prestó dicho Jefe, en noche oscura y de niebla le fué muy fácil, como se ha visto, picar y dejar sus amarras y salirse á franquía por detrás, dando la vela sin tener que combatir, ni subyugar á nadie que pudiera oponérsele.— Dios guarde á US H. S.— José Pascual de Vivero".— Loc. cit.*

62. *Ibidem*, p. 47.
  63. MEDINA, José... *La Imprenta de Lima*, T. IV, pp 373-374.
  64. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, p. 165.
  65. MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. II, cap. XVII, pp. 7-8. *La Independencia* regresa al Callao con dos pequeños transportes y la "expedición" continúa.
  66. *Ibidem*, pp. 8-9.
  67. *Ibidem*, p. 9.
  68. *Ibidem*, p. 11
  69. *Ibidem*, cap. XVIII, p. 22.
  70. Donativo voluntario o razón de las personas que han contribuido para la construcción del navío *San Martín* promovida por el Presidente de este Departamento. Lima, 1822, Imprenta de M. del Río y compañía. No obstante que el pie de imprenta dice 1822, las autorizaciones para la edición del folleto corresponden a enero de 1823.— ARCHIVO DE RIVA AGÜERO, Biblioteca del Instituto Riva Agüero.
  71. *Loc. cit.*
  72. *Loc. cit.*
  73. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 189.
  74. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer período, cap. XXII, p. 320.
  75. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, p. 155.
  76. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado*, T. V, cap. XIX, pp. 246-249, publicado por la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. Prólogo de Alberto Tauro. Se refiere a la colecta para el navío *San Martín* y menciona el problema del destino final de dicha erogación, que está bajo custodia de la Cámara de Comercio, mas luego pasa, en los días de la Delegación de Torre Tagle, a los fondos generales del fisco y se pierde el objetivo expreso de la donación. También menciona Leguía el caso de don Pablo Terón "predecesor del celeberrimo Boqui en la dirección de la casa de moneda, y a la sazón encargado del Estanco de Tabaco", que llega sólo a dos pesos, lo que suscita la reacción del Protector y la destitución del citado Terón.
- Otras referencias sobre la colecta para el *San Martín*. El 30 de enero de 1822 se remite un oficio al Ministro de Hacienda con el expediente de donativos que envía el cura de Carampoma y el gobernador de Santa Eulalia — A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 227. Del 16 de febrero de 1822 es la Resolución Suprema que ordena dar las gracias al Marqués de Montemira por "...la organización de las lidias

## NOTAS AL CAPITULO

*de toros en beneficio del Estado y aprobando la traslación al Consulado de los 4,261 pesos 5 y medio reales, producto de la tarde destinada...*" para la construcción del navio *San Martín*.— *Ibidem*, p. 88.

25 de marzo de 1822, oficio al Ministro de Hacienda rogando que se avise a los Administradores del Tesoro para que reciban dos cubiertos y un par de platillos de plata que el cura de Apata da para auxilio de la construcción del navio *San Martín*.— *Ibidem*, p. 106.

30 de marzo de 1822, oficio al Ministro de Hacienda, remitiendo 50 pesos donados por Manuel Salazar y Vicuña.— *Ibidem*, p. 133.

15 de abril de 1822, oficio de Andrés Caballero al Supremo Delegado informando que entrega, para la construcción del navio *San Martín*, la parte que le corresponde por varios comisos Señala que anteriormente dona un juego de "hebillas de oro".— *Ibidem*, p. 123.

13 de mayo de 1822, oficio a los Administradores del Tesoro Público comunicándoles que los Alcaldes y Procuradores del pueblo de Atun Luya han suscrito 540 pesos a favor de la colecta para la construcción del navio *San Martín*, y que don Mariano Rodríguez es deudor de dicha suma.— *Ibidem*, p. 236.

13 de mayo de 1822, oficio al Ministro de Hacienda informando haber entregado a la Cámara de Comercio 27 pesos por Pedro Tomás Jiménez, para la construcción del navio *San Martín*.— *Ibidem*, p. 229.

17 de mayo de 1822, oficio al Ministro de Hacienda, remitiendo copia del que dirigen el cura de Checras, Lorenzo de Coco, y Pablo Mena con el donativo de los habitantes de ese pueblo.— *Ibidem*, p. 139.

18 de mayo de 1822, comunican haber remitido al Presidente del Departamento 10 piezas de plata piña y 43 pesos por los vecinos de Chacras (sic), que lo han donado para la construcción del navio *San Martín*.— A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 35-T. Doc. N° 139.

22 de mayo de 1822, oficio al Ministerio de Hacienda "...sobre la contribución voluntaria que hacen los empleados de la Casa de Moneda para la ayuda de la fábrica del navio "San Martín" y auxilio de la guerra".— A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 213.





## Capítulo XV

### LA EPOCA DE LA JUNTA GUBERNATIVA Y LA ANARQUIA

Este año, con la expedición a “intermedios”, con la pervivencia de elementos de indisciplina en la Escuadra, se puede distinguir por la presencia humana, simpática y heroica, del chorrillano, pescador José Olaya.

#### ESTRATEGIA

García Camba reitera en sus memorias el principio general de la estrategia en la guerra de la Independencia. Vale decir que quien tiene el tranquilo dominio del mar conserva el señorío sobre la guerra.

*“Los enemigos, con pocas fuerzas de mar y mal constituidas, amenazan nuestras costas seguros de un reembarco; puede que no tarden en perder esta ventaja, y entonces... no tendrá Bolívar la audacia de pretender dominar la antigua ciudad de los Reyes”<sup>1</sup>.*

Aquí vale siempre una pregunta que ya no pertenece contesarla al campo de la historia. ¿Cuál habría sido el desarrollo de los hechos guerreros y políticos si España envía una poderosa escuadra al Pacífico?

#### INDISCIPLINA

Las manifestaciones de indisciplina que conocemos en 1822 se reiteran en el año que estudiamos. El 7 de abril, hay un intento

de sublevación en la fragata *Protector*, que es sofocada a tiempo<sup>2</sup>.

### BLOQUEO

Reitérase el bloqueo de las "...caletas y puertos comprendidos entre los paralelos de 14 y 22° y 30' de latitud, austral, es decir desde Pisco hasta Covija, ambos inclusive..."<sup>3</sup>. Manifiéstase, del mismo modo, que se da un término de ocho días "...para las embarcaciones que se hallen entre los 14 y 15° de latitud austral, y el de 30 días contados igualmente, para las que estén los 15° hasta la altura designada en el bloqueo"<sup>4</sup>.

Hay otras disposiciones. Se autoriza a los buques neutrales para que puedan salir del Callao con dirección al Sur sin el pago de la fianza de 20,000 pesos, creada el 3 de marzo de 1822; no obstante, se manifiesta que la obligación de respetar el bloqueo se mantiene y que será juzgado por la ley quien lo viole<sup>5</sup>.

Guise, el 4 de abril de 1823, se dirige al Barón de Machau, Capitán de Navío y Comandante de la fragata *Clorinda*, y le manifiesta la declaración del bloqueo, el cual "...está sostenido por Buques de guerra que harán respetar el Pabellón de la República..." y establece los plazos para la observación de la norma por parte de los buques neutrales. El término es de 8 días desde la recepción del oficio para las embarcaciones que estén entre los 14 y 15 grados de latitud Sur y de 30 días contados, también desde la fecha del aviso, "...á los que se hallan al Sur de estos paralelos hasta latitud designada en el Bloqueo..."<sup>6</sup>.

El 12 de abril Guise remite apresado un bergantín inglés<sup>7</sup>.

Es simpática la carta de Guise a Riva Agüero, del 8 de agosto de 1823, cuando avisa recibo de los despachos del cirujano don Santiago Miguel. En este texto, como bien anota el Comandante Elías, aparece estrecha vinculación entre Guise y Riva Agüero, de la cual hay largo testimonio más tarde, y aparece, igualmente, la fidelidad de Riva Agüero al cumplimiento de sus obligaciones al servicio de la Escuadra de la República<sup>8</sup>.

Los buques de guerra "...destinados á sostener el bloqueo en las referidas costas..." intimarán a los buques neutrales anclados en algunos de los puertos sometidos a bloqueo para que lo abandonen en

"...breve término de horas, que atentas las circunstancias de cada uno debe señalarseles; con prevención de que si después de la intimación dicha permaneciesen fondeados mas tiempo que el designado ó arribasen á alguno de los puertos bloqueados, serán detenidos y remitidos al Callao para su correspondiente juzgamiento"<sup>9</sup>.

Hay un matiz que propiamente no corresponde al bloqueo pero sí está en relación con las limitaciones para el movimiento de buques. Como expresión de la penosa lucha civil entre Torre Tagle y Riva Agüero, aquél desde Lima, mediante un aviso oficial en la *Gaceta del Gobierno*, prohíbe expedir licencia a los buques para "...los puertos del territorio ocupado por los disidentes, comprendiéndose por ahora los que hay desde el de Samanco hasta el de Payta inclusive"<sup>10</sup>.

Guise, Comandante General de la Escuadra, en sendas comunicaciones al Ministro de Guerra y Marina, del 6 y del 20 de mayo, manifiesta cómo ha puesto todos los medios para el cumplimiento de las normas sobre el bloqueo; y en una dirigida al Presidente de la República, también del 20 de mayo, expresa cómo la fragata *Protector* y la corbeta *Limeña* no son suficientes para el mantenimiento del mismo. Se detiene un posible desembarco en una bahía y luego se produce en otra, se necesita para un eficaz mantenimiento de la norma una vigilancia con mayor número de unidades<sup>11</sup>.

Otra muestra del bloqueo, desde el punto de vista español, se encuentra cuando las fuerzas de Canterac ocupan de manera furtiva la capital del antiguo Virreinato. Torrente recuerda cómo al amanecer del 16 de julio, Canterac se retira a sus posiciones serranas; se ordena por ello el levantamiento del bloqueo<sup>12</sup>.

### MOVIMIENTO DE BUQUES

El 18 de enero, el Coronel Gregorio Fernández anuncia la conducción de 128 reclutas en el *Pacífico*<sup>13</sup>; el 20 de febrero, Luciano de la Cruz, Gobernador de Pisco, se refiere a dos buques y a dos piezas de artillería<sup>14</sup>; el 11 de abril, Marcelino Córdova avisa recibo de la nota donde manifiesta la llegada al puerto de Casma de los buques *Salvador* y *Mercedes*, para el transporte de reclutas<sup>15</sup>; el 17 de abril, desde Pisco, el Comandante General de la Escuadra, Martín Jorge Guise, comunica que cuando llega al puerto tiene noticia de que unos españoles que arriban a dicho lugar en un bote del Callao, han sublevado la goleta *O'Higgins* y el bergantín *San Francisco de Paula* llevándoselas a otro lugar; manifiesta asimismo que se ordena el seguimiento de ellos por las corbetas *Limeña* y *Castelli*, pero que todo es inútil y que los enemigos queman el bergantín dejando varada la goleta, que remite como presa<sup>16</sup>; José Pascual de Vivero, desde el Callao, el 30 de julio, se refiere al lanchón de la plaza y a las necesidades de su dotación<sup>17</sup>; el Comandante de la Escuadra, Martín Jorge Guise, el 23 de agosto, se dirige al Comandante del bergantín *Congreso* para que se traslade al Callao<sup>18</sup>. El 4 de octubre se avisa que el Libertador desea que se preparen inmediatamente transportes

para el traslado de 2,900 hombres<sup>19</sup>; el 1° de noviembre, comunícase la resolución del Libertador sobre el desembarco de tropas de la corbeta *Limeña*<sup>20</sup>.

### LA ANARQUIA

La anarquía siguiente al motín de Balconcillo, a la presencia de Sucre y a la rivalidad permanente entre el Congreso y el Presidente que la misma institución designa, tiene consecuencias generales para la vida del Perú. Puede decirse sin titubear que todo el desarrollo marítimo de este año tan gris, contradictorio y sensible, depende de un modo indirecto o inmediato de esta situación que perturba la misma entraña del país.

Algunas notas aisladas interesa apuntar dentro del panorama de la anarquía. De un lado, Sucre asume un mando pleno como General de mar y tierra<sup>21</sup>. De otro lado, como lo comenta Basadre, Riva Agüero cree contar en el Sur con las fuerzas de Santa Cruz y tiene "...bajo su influencia a la marina y a los departamentos de Trujillo y Huaylas..."<sup>22</sup>.

Es grato en este tiempo sombrío enaltecer la actitud de Guise cuando se ordena la prisión de Riva Agüero; enaltecer el valor moral del gran marino, quien intercede en favor del Presidente del Perú, víctima de su precipitación, de tremendas pasiones, de su sanguíneo nacionalismo, mas, en ningún caso traidor a los intereses de la República<sup>23</sup>.

### JOSE OLAYA

El caso de Olaya, José O. Laya (sic), como lo denomina Stiglich al seguir el testimonio de "Cuadernos de Matrícula de los Puertos"<sup>24</sup>, es peculiar en la historia marítima del Perú. Es el heroísmo suyo diverso y singular. No es su acto heroico el que se puede descubrir en la fuerza de una acción guerrera, en la audacia de una decisión o en el golpe veloz y enérgico. Hay en Olaya un paciente y silencioso sacrificio, es un caso ejemplar dentro del heroísmo civil anónimo, que habría quedado en absoluto silencio si no fuera por el triste hallazgo en la calle de la Acequia Alta, en Lima.

Bien se sabe en qué consiste la misión de Olaya. Es uno de los instantes más difíciles de la guerra de la Independencia; ocupada Lima por las fuerzas realistas, cumple este sencillo pescador chorrillano la importante tarea de enlazar las fuerzas patriotas que se hallan en el Callao con los patriotas residentes en Lima, en el tiempo de la transitoria presencia de los ejércitos del Rey.

Ya se conoce bien la importante función de Chorrillos en la vida social y marítima de la época. Sólo interesa recordar la figura humana del pescador a la cual pertenece nuestro héroe. Es Olaya hombre chorrillano viejo, de una familia antigua y tradicional, de costumbres cristianas y con amor largo a su tierra. No es un oportunista, tráfuga, sino un hombre absolutamente compenetrado por los problemas de su tiempo y en su oficio modesto perteneciente a una limpia familia.

Es su padre José Apolinario Olaya, "*...natural que declara ser de este pueblo de San Pedro de los Chorrillos...*" hijo legítimo de Bernardo Olaya y de doña Pasquala Córdova. Su madre Melchora Balandra, asimismo natural de Chorrillos, es hija de don Juan José Balandra y de Juana Sebastiana. En el testamento que otorga el padre de Olaya, en 1822, declara que es "*... casado y velado según orden de nuestra Santa Madre Iglesia Católica Apostólica Romana, con doña Melchora Balandra*"<sup>25</sup>.

*"...de cuyo matrimonio tuvimos y procreamos doce hijos legítimos de los cuales viven, seis, y seis ya difuntos, y los presentes son Ma. Mercedes Olaya, José Silverio Olaya, Josefa Bruna Olaya, Cecilio Olaya, Manuela Olaya, Narciza Olaya"*<sup>26</sup>.

Es el padre de nuestro héroe, hombre cristiano, lo que se descubre no sólo en las formas rituales del testamento, sino en otras diversas manifestaciones y encargos concretos.

La cuarta cláusula se dedica al ilustre correo patriota.

*"Que le dejo y nombro para mi hijo José Silverio Olaya una anega y cuartillo de tierras que están en el asiento de la chacarita de cuadrado en la situación del camino de Lima y avocindado con las tierras de Solano Parreño, en el valle de Masquiana en la inteligencia que las poseerán después del fallecimiento de mi esposa, que así es mi voluntad"*<sup>27</sup>.

Nombra como albacea curadora y tenedora de bienes a su esposa doña Melchora Balandra y en segundo "*...a mi hijo legítimo José Silverio Olaya...*"<sup>28</sup>.

En la última voluntad del padre hay bellísimos rastros para un estudio de la historia social de Chorrillos, y se refleja en el documento, inconfundible, la imagen del pescador. Aparecen las redes; "*...una canoa de pescadores, toda apareada y corriente, para que se venda, y un chinchorro anchovetero, todo en venta para que se haga bien por mi alma...*"<sup>29</sup>.

El nivel de una familia de pescadores chorrillanos del tiempo se puede rastrear en otros detalles del testamento. Menciona en la cláusula octava "*...un rancho todo corriente, que se compone de cuatro piezas, dormitorio, sala y comedor, cocina y corral; dos*

*escaños de sentar y su mesa para que lo goze en compañía de mi esposa..."<sup>30</sup>.*

Las diversas versiones que tratan del caso de Olaya, de su heroísmo, de su actividad, de su silencio durante el breve proceso, son muy útiles por lo concreto, hay exactitud de crónica.

La declaración que a solicitud de Joaquín Torrico se recibe en 1861 de doña Juana de Dios Manrique de Luna, persona íntimamente vinculada con la labor de enlace del ilustre pescador chorrillano, refiere el motivo del fusilamiento de José Olaya; dice:

*"...es verdad, que Olaya fue conducido al patíbulo después de haberle hecho ofrecimientos halagüenos y de haberlo condenado a horribles tormentos, sin haber conseguido que revelase cosa alguna"<sup>31</sup>.*

El Juez Lorenzo Ordóñez recibe la valiosa declaración de la señora Manrique de Luna, de 61 años de edad, viuda, limeña, sobrina de Andrés Riquero, Contador Mayor de la antigua contaduría de valores, después Tribunal Mayor de Cuentas, y que es el enlace con el General Sucre. De la manifestación se desprende cómo la labor de Olaya consiste en continuos viajes, por mar, de Chorrillos a la isla de San Lorenzo, en vender algunos efectos que llevaba y en transportar información y documentos de los patriotas residentes en Lima a los que bajo el mando de Sucre se encontraban en el Callao<sup>32</sup>; el citado Riquero es el enlace que conecta a Olaya con Sucre y se fortalece así la comunicación.

La ocasión de la captura es clara; Olaya lleva una carta de Sucre para don Narciso de la Colina en una cubierta dirigida a la declarante, ella manifiesta que Olaya llega a Lima de vuelta del Callao, reconoce el pescador *"...que se le expiaba en el tránsito..."<sup>33</sup>*, sale de la casa de la que se hospeda y continúa objeto de vigilancia hasta que a las cinco de la tarde de la misma jornada fue capturado en la calle de la Acequia Alta y conducido a Palacio. En dicho lugar se le aplican tormentos, se niega a revelar el nombre de la persona a quien entrega la comunicación, se le aplican 200 palos de castigo, le sacan las uñas, *"...martirizándole los pulgares en la llave de un fusil, según se le ha expuesto a la que habla por el padre Meneses, religioso de Santo Domingo, que fué el que auxilió a Olaya..."<sup>34</sup>.*

El 29 de junio, día de San Pedro, patrón de Chorrillos, a las 11 de la mañana, es ejecutado José Olaya en la plaza Mayor de Lima.

Hay un constante recuerdo de su heroísmo en la vida del Perú. El 3 de setiembre de 1823, por orden del Presidente Torre Tagle y con la firma del Conde de San Donás, luego de exaltar las virtudes del sobrio y valeroso pescador, manifiesta que por 50 años se pasará revista de comisarios a don José Olaya, como





José Olaya, óleo de José Gil de Castro. Museo  
Nacional de Historia, Magdalena Vieja.  
*(Foto: Manuel Romero).*

El patriota D. José Goya sirvió con gloria ala  
PATRIA y honró el lugar de su nacimiento.







Don Juan Domingo de Ugarte y Sorlocarnero Marqués de Torre Sagú Caballero de la Orden de Al  
mencorado con la Cruz de Lis de Francia socio de la R. S. de Amigos del país de Sevilla. Lir  
de la R. S. de Gobernación Int. de la R. S. de U. C. Señor de Acuña y de la Casa de Ugarte y

"Don José Bernardo de Tagle y Portocarrero Marqués de Torre Tagle Caballero de la Orden de Santiago condecorado con la Flor de Lis de Francia, socio de la R.l S.d de amigos del país de Sevilla, Brigadier de los R. [ilegible] Ej.to Gobernador Ynt.te de la Pro.cia de la Paz p.r S.M.C. Señor de Acuña y de la Casa de Ysasaga, Casa Muxica y de la de Arrue cituados en la Provincia de Guipuscoa, en el R.l Señorío de Viscaya...".  
Aparece Torre Tagle con uniforme e insignias del tiempo virreinal. Colección Javier Ortiz de Zevallos. (Foto: Manuel Romero).



## LA EPOCA DE LA JUNTA GUBERNATIVA Y LA ANARQUIA

Sub-teniente vivo de infantería del Ejército en el Estado Mayor de Plaza, que contestará "...como presente en la mancion de los héroes"<sup>35</sup>; en la Municipalidad de Lima se formará un libro en que se consignarán los hechos de glorioso recuerdo patriótico y en su página inicial se copiará ese decreto "...para que la fama del patriota Olaya se trasmita tambien por este medio a los siglos venideros"<sup>36</sup>; la Municipalidad de Chorrillos deberá celebrar todos los años el día 29 de junio unas solemnes exequias en la Iglesia de la misma población, por el alma del patriota Olaya; y concurriendo a ella la misma Municipalidad, tendrá en aquel acto, asiento, entre los alcaldes, el pariente más cercano del referido Olaya<sup>37</sup>; en la sala de la Municipalidad de Chorrillos un lienzo llevará esta descripción "*El patriota d. José Olaya sirvio con gloria á la patria, y honró el lugar de su nacimiento*"<sup>38</sup>; el sueldo mensual que se abone a Olaya como Sub-teniente vivo de Infantería de Ejército, se repartirá entre la madre de él y la hermana soltera que tiene.

En 1847, muertas la madre y la hermana de Olaya, expresas destinatarias del beneficio establecido en el decreto de Torre Tagle, se declara que los herederos de ellas deben continuar recibiendo dichos bienes<sup>39</sup>.

\*

Dentro del mismo planteamiento de la primera "expedición", la segunda, al mando de Santa Cruz, responde al mismo principio, mas las circunstancias de 1823 le conceden a la empresa unas características si se quiere de mayor dramatismo, unido éste al proceso de madurez que vive nuestra guerra.

Entre el 14 y 25 de mayo de 1823 salen las fuerzas expedicionarias del Callao. Las tropas embarcadas son las siguientes: primer batallón de la Legión, batallón de Cazadores, Núm. 1, Núm. 2, Núm. 4, Núm. 6, regimiento de Húsares de la Región, dos escuadrones de Lanceros, al mando del Teniente Coronel Cerdeña, del Teniente Coronel Alegre, del Coronel Eléspuru, del Teniente Coronel Garzón, de los coroneles Pardo Zela, Marqués de San Miguel, Brandsen, y Placencia, respectivamente. El Teniente Coronel Morla manda las ocho piezas de campaña<sup>40</sup>.

El 17 de junio llega la expedición a Arica, "...y al día siguiente todas las tropas saltaron en tierra"<sup>41</sup>.



## NOTAS AL CAPITULO

1. D.A.S.M. ... T. XII, pp. 312-313.
2. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Segundo periodo, vol. I, cap. V, p. 49.
3. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*, T. I, p. 337, N° 55.
4. *Loc. cit.* En el aviso oficial en la *Gaceta del Gobierno* del 5 de marzo de 1823, se manifiesta que el Presidente de la República declara el estado de bloqueo conforme a lo dispuesto por el decreto protectoral del 15 de octubre de 1821, previniendo que en lo sucesivo no se concede permiso alguno por ningún motivo.
5. *Ibidem*, p. 343, N° 70.
6. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. I, p. 181.
7. *Loc. cit.*
8. *Ibidem*, pp. 191-192.  
Interesa mencionar la carta de Guise al Comandante del bergantín *Balcacer* (sic), del 8 de agosto de 1823.— *Ibidem*, p. 193.  
El oficio de Guise, del 31 de agosto de 1823, al mismo Comandante del bergantín *Balcarce* (sic), reitera la disposición que se ponga a sus órdenes.— *Loc. cit.*  
Del 8 de agosto es la comunicación de Guise al Ministro de Guerra y Marina, en respuesta al oficio en que le indica que debe ponerse a órdenes de Santa Cruz — *Ibidem*, pp. 192-193.
9. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 349, N° 82, art. 1°.
10. *Ibidem*, p. 382, N° 142.
11. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, pp. 182-183, 188
12. TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. XIX, pp. 384-385.
13. A.H.M.P. ... Año 1823, Carpeta N° 4, legajo N° 6-F. Doc. N° 88.
14. *Ibidem*, legajo N° 3-C. Doc. N° 6.
15. *Ibidem*, Doc. N° 15.
16. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 194.
17. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 50.
18. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 200.
19. A.H.M.P. ... Año 1823. Carpeta N° 4, legajo N° 9-H. Doc. N° 18.
20. *Ibidem*, Doc. N° 43.
21. D.A.S.M. ... T. XII, p. 297.
22. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*, T. I, cap. II, p. 45.
23. *Ibidem*, p. 53.
24. STIGLICH, Germán... *Chorrillos*. José O. Laya, p. 13.
25. EGUIGUREN, Luis Antonio... *Olaya*, pp. 171, 177, 173.
26. *Ibidem*, p. 173.
27. *Loc. cit.*
28. *Ibidem*, p. 175.
29. *Ibidem*, p. 174.
30. *Loc. cit.*
31. SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Apéndice al Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, T. IV, p. 12.  
Germán Stiglich en su evocador estudio sobre Chorrillos y Olaya subraya el heroísmo de Pedro Cabañas y de un hijo y un sobrino suyos capturados por las fuerzas de Rodil. Habla, igualmente, de "...la falúa más veloz, que era la famosa de regatas, de la Capitania del Puerto del Callao..." — STIGLICH, Germán... *Op. cit.*, pp. 69-70.
32. SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Op. cit.*, T. IV, p. 12.



## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

33. *Loc. cit.*  
José Antonio del Busto Duthurburu en un simpático artículo sobre Olaya: el héroe pescador, menciona "las vigilias traidoras" de Leocadio Lainez y José Mirones posibles "informantes" de la autoridad española.— "El Comercio" de Lima, día 28 de julio de 1971, suplemento del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, p. XV.
34. SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Op. cit.*, T. IV, p. 13.
35. GACETA DEL GOBIERNO del 3 de setiembre de 1823, N° 12.
36. *Loc. cit.*
37. *Loc. cit.*
38. *Loc. cit.*
39. EGUIGUREN, Luis Antonio... *Op. cit.*, p. 188.  
Para el estudio de Olaya a más de las referencias generales y conocidas de Mendiburu, Portal, Juan de Arona, Stiglich, es muy útil el trabajo de Luis Antonio Eguiguren en el cual se consigna documentación muy valiosa para reconstruir el ambiente doméstico y lo que tiene que hacer con la vida de la familia Olaya.
40. MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. II, cap. XIX, p. 56.
41. *Ibidem*, cap. XX, p. 61.  
Para el planteamiento externo de la expedición a Intermedios se sigue el criterio de Miller, pues añade a la precisión de los datos, matices humanos sumamente interesantes. Ver, igualmente, VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. VI, cap. X, pp. 261 a 265.

## Capítulo XVI

### EL PENSAMIENTO Y LA EPOCA DE BOLIVAR

Es muy aleccionador advertir en el pensamiento de Bolívar la tarea de la Marina, la posición geográfica de Colombia y del Perú, el futuro de ambos pueblos, la marcha de la guerra.

Antes de llegar a nuestro país, en 1822, en comunicaciones a Santander, desde Cuenca y desde Ibarra, expresa que no cree posible "...contar con la escuadra del Perú ni la de Chile, porque toda ella se irá a Chile o se dispersará en cuanto haya un revés"; y de otro lado piensa que mantener una marina no es posible ni con un desembolso de "...diez las rentas del estado..."<sup>1</sup>.

En la otra epístola a Santander, del 23 de diciembre de 1822, aparece la larga imagen que Bolívar conserva siempre y acrecienta en sus decisiones de gobierno. Una de las virtudes del estadista es mirar para adelante y con distancia, fuera del inmediatez, angustia de los hombres que carecen de genio y piensan sólo en el obstáculo instantáneo.

El Libertador contempla más lejos, sostiene que cuando concluya la lucha contra los españoles, para el Perú la Marina deberá ser siempre de gran importancia y superior a la de Colombia, pues ésta tiene que atender a dos mares y el Perú sólo a uno. No es posible dejar de transcribir la sugerente carta de Bolívar.

*"A nuestra espalda de la ambiciosa Portugal con su inmensa colonia del Brasil, y al Sur del Perú con muchos millones de pesos, con su rivalidad con Colombia y con sus relaciones con Chile y Buenos Aires. En la primer discordia la marina del Perú, que debe ser su primer fuerza,*

*porque sus costas son dilatadísimas, tiene la ventaja mayor para abrazar todas nuestras riberas al mar. Colombia nunca podrá competir en marina con el Perú en el Pacífico porque sus primeras atenciones las tiene en el Atlántico, y el Perú no tiene más que una*"<sup>2</sup>.

Ya en Lima, en diciembre, Bolívar le manifiesta a Guise la importancia que concede a la escuadra en las próximas operaciones. *"Las fuerzas navales que están a las órdenes de V. S. están destinadas a tener una parte muy principal en los sucesos que deben decidir de la suerte de este país. Me es muy satisfactorio verlas bajo el mando inmediato de V. S."*<sup>3</sup>.

Nunca desdeña Bolívar el peligro de la presencia de buques españoles y enaltece la gravedad del riesgo. En diciembre de 1823 *"ya los enemigos tienen cuatro buques de guerra en el mar Pacífico; ya poseen algunos puertos y pronto lograrán otros más"*<sup>4</sup>.

Quince días más tarde *"pronto tendrán los godos una escuadra mejor que la nuestra, y entonces, adiós del Sur"*<sup>5</sup>.

Para Bolívar la pérdida del dominio del Pacífico ofrece entre muchas, una inestimable consecuencia negativa: ya no llegan refuerzos; para el Libertador no sólo representa la ruptura con Colombia en cuanto a apoyo militar, sino una incertidumbre mayor en el rumbo de la guerra<sup>6</sup>.

Con aliento de mayor optimismo, desde Chancay, el 10 de noviembre de 1824, manifiesta *"en el Pacífico hay una escuadrilla española que trato de destruir, no sin dificultad y tenemos medios para ello"*<sup>7</sup>.

En los últimos días de diciembre de 1824 Bolívar le dice a Olañeta con mayor entusiasmo, que la escuadra combinada de Perú, Colombia y Chile es superior a la española y el dominio del mar *"no puede dejar de ser nuestro"*<sup>8</sup>.

En fin, entre las múltiples referencias de Bolívar al tema del mar, en enero de 1824, atiende a la importancia de los corsarios enemigos; expresa que los chilenos *"prometen mucho y no hacen nada"*<sup>9</sup>.

Hay una dura afirmación sobre la escuadra peruana cuando desde Huamachuco le expresa a Santander que actúa de muy mala fe *"no puedo contar con ella para nada"*<sup>10</sup>.

En diversas cartas está clarísimo lo que es sin duda alguna uno de los nervios capitales del genio de Bolívar, vale decir, su decisión, la certeza frente a lo que es su destino político, la certidumbre en la marcha de la guerra. Si bien entre sus cartas hay muchas que demuestran pesimismo, si bien otras muestran vacilación frente a apoyos y refuerzos posibles, si bien hay quejas de diverso orden, hay otras cartas que enaltecen su optimismo de siempre, su empeño inquebrantable para vencer los tropiezos y ganar la guerra definitiva. A Santander, desde Pati-

vilca, le dice en 1824 *"para armar una escuadra necesitamos de todo; y nada tenemos"*. Mas, no palidece su énfasis combativo y robusto<sup>11</sup>.

*"Recomiendo a Ud. de nuevo la mejora de la marina..."*, le expresa a Salom, en febrero de 1824. Le reitera en el mes de marzo: *"La marina debe atenderse de preferencia, para que haga el servicio de convoyar las tropas con exactitud y celo..."*<sup>12</sup>.

\*

Evidentemente entre otras muchas cuestiones la relación de Bolívar con Guise en los días finales de la Presidencia de Riva Agüero adquiere principalísima importancia.

El Comandante General de la Escuadra en valiosa correspondencia principalmente con Antonio Gutiérrez de la Fuente, actor central en los días de la prisión del Presidente de la República en Trujillo, mantiene una línea de conducta de dignidad personal, de respeto a la función que desempeña y de respeto, igualmente, a Riva Agüero, el antiguo patriota conspirador infatigable y autor de las "28 causas", quien nunca niega la Independencia del Perú, mas, emprende una ruta gravemente peligrosa en la búsqueda de la Emancipación a través de un entendimiento con los españoles y ofrece a Bolívar la aparente imagen de la infidencia.

Paz Soldán subraya con encomio la actitud de Guise quien ante la solicitud de Torre Tagle y el Congreso para que acate su autoridad, manifiesta que es fiel a Riva Agüero y que *"...nunca abandonaria á su Jefe por infeliz que fuera su suerte"*<sup>13</sup>.

Afirma el autor de la "Historia del Perú Independiente":

*"Consecuente con su propósito Guisse llegó á Huanchaco con Santa Cruz y unos cuantos hombres (11 de Diciembre) entonces supo que la escena política habia variado completamente; que Riva Agüero y Herrera estaban navegando, ó ya en su destino; y que el Dr. Tudela, Novoa y Anaya se hallaban presos á bordo de la goleta Terrible anclada en ese puerto. En el acto y por su propia autoridad puso en libertad á los presos transbordándolos á su buque. La Fuente temió que Guisse no se sometiera al nuevo orden de cosas; y afin de evitar un conflicto invitó al vice Almirante á una entrevista en tierra; Guisse se escusó con moderacion manifestándole que su carácter se lo impedía; y en efecto no era natural que un vice Almirante se pusiera á las órdenes de un Coronel (que hasta entonces lo era La Fuente). Mas para arreglar toda dificultad éste comisionó al Coronel Orbegoso. Guisse no pretendia oponerse a nada de lo hecho; pero exigía consideraciones y respetos"*<sup>14</sup>.

Elías enaltece la actitud de Guise en el triste enfrentamiento que vive el Perú en las postrimerías de 1823.

*"Cuando Guise conoce en Arica la caída de Riva Agüero, indudablemente que tiene un gran sentimiento por semejante final de su amigo; pero se mantiene fiel al deber, es incapaz de conspirar con sus subordinados y permanece atento a sus funciones"*<sup>15</sup>.

Y transcribe luego un fragmento de la valiosa defensa del Almirante inglés.

*"Mi conducta en esta ocasión ha sido, la que debió tener todo hombre amante de la tranquilidad de su país. Descubierta en el Perú la más horrible anarquía, y puesto el estado al borde del precipicio, no restaba otro recurso que tratar de sofocarla por todos los medios posibles"*<sup>16</sup>.

El 12 de diciembre de 1823, desde Huanchaco le dice a Gutiérrez de la Fuente:

*"Yo creo muy bien que razones poderosas obligarian a V. S. á los Gefes del Ejército á deponer de la Presidencia de la República á D. José de la Riva Agüero; pero para mi completa satisfacción quisiera que V.S. se sirviese instruirme documentalmente de este acontecimiento. Si él ha tenido por objeto la salvación de la República como V. S. me asegura en su apreciable de ayer yo no podré menos de aplaudirlo por que soy tan interesado como el que mas en la Felicidad del país"*<sup>17</sup>.

Con altivez esclarece su actitud y se opone a toda interferencia en sus facultades como Jefe de la Escuadra<sup>18</sup>.

Es sugestiva una minuciosa reflexión de Julio J. Elías sobre el fondo humano, la naturaleza de cada uno de los actores en este penoso y confuso entretejido. Expresa Elías:

*"...sintiéndose el más fuerte, se recreó lanzando en sus oficios algunas bravatas las cuales estaba muy lejos de llevar a cabo y no las habría cumplido jamás por su inmenso cariño al Perú; asimismo, manifestó una ingenuidad increíble, acentuando tanto la nota de su amistad con Riva Agüero y refiriendo los acuerdos del Sur, acuerdos que en el fondo no tuvieron importancia mayor. Con lo anterior, sembró los motivos para que casi un año más tarde, lo hicieran derrumbar desde su alta posición y pasar por una vía crucis que pudo costarle la vida. Parece inverosímil el que no apreciara Guise en su debida magnitud como, detrás de Gutiérrez de La Fuente se encontraba el genio de Bolívar y que el primero sólo era un títere del segundo; y, aún más, que él no era Cochrane ni Bolívar San Martín: puesto que Guise no poseía el alma pirática del noble escocés, ni Bolívar la tolerancia sanmartiniana, no siendo capaz de perdonar los momentos de angustia por los cuales había pasado, nunca los olvidaría. Dueño del mar, de las comunicaciones,*

Simon Bolivar Libertador Presidente de  
la Republica de Colombia, y encargado del poder ejecu-  
tivo de la del Peru, & & &.

N. 28-

- Considerando la necesidad de  
mantener un Puerto a las inmediaciones de  
esta Capital, mientras se libera el del Callao,  
He venido en decretar y decreto lo siguiente:
- 1.º Se habilita por ahora, como mayor, el Puerto  
de los Chorizillos.
  - 2.º Desde el punto del que rige, queda cesando el  
Puerto de Chacon; y en ejercicio el de los Chorizillos,  
trasladandose a él el Reguardo, y las demas oficia-  
les, que concurren a los intereses de los buques que  
importasen, ó exportasen.
  - 3.º El Prefecto del Departamento dara cuenta  
de la ejecucion de este decreto.

Impriman, publiquen y circulen. Da-  
do en el Palacio Nacional en Lima, a 16.  
de Diciembre de 1824 - 15.º de la Republica.

Simon Bolivar  
V. con e. P. E.  
Francisco Sanchez Casanova

*de la propaganda para sublevar el Sur y de un potencial naval que al Libertador Bolívar no le era posible contrarrestar, Guise sabía muy bien cuánto significaba y cuál hubieran sido los resultados del bloqueo de las costas de Guayaquil hasta Cobija. Ninguno de nuestros historiadores han reparado en esto, ninguno ha medido que existió un momento que el destino de Bolívar en el Perú estuvo en las manos del ilustre marino*<sup>19</sup>.

El 21 de diciembre, Guise le explica a Bolívar su conflicto con Gutiérrez de la Fuente, cómo por razón de jerarquía no puede aceptar una entrevista en tierra, cómo en su postura no hay desconfianza y cómo, en fin, reciben maltrato sus hombres que bajan a tierra<sup>20</sup>.

\*

En 1824, en la sierra de Trujillo, en Chancay, está presente la Marina y sus hombres en la preocupación del Libertador.

El 20 de abril de 1824 le dice a Gutiérrez de la Fuente, sobre Guise:

*"Si el Almirante tiene motivo de sentimiento, satisfágalo Ud. de mi parte; si no los tiene, hágale Ud. ver mi confianza en él, y si persiste en irse, que me entregue la escuadra en Huanchaco, que yo le satisfaré a él y a las tripulaciones lo que se les deba"*<sup>21</sup>.

Preocúpale la minuciosa observancia del bloqueo y en ese sentido el fortalecimiento del Callao es orden que Guise recibe reiterada de Bolívar. Es el caso de la carta que desde Huanchaco, el 28 de abril de 1824, le dirige el Libertador. En la misma oportunidad, piensa Bolívar que no es verosímil imaginar la llegada de buques de guerra o refuerzos de la Corona<sup>22</sup>.

El Comandante General de la Escuadra el 25 de febrero de 1824, manifiesta que

*"El bloqueo está en todo su rigor. Lo demás también se ha efectuado en pte. Las Fragatas de Grra. Huayas (antes Venganza) y la Sta. Rosa, fueron incendiadas á las 2.½ de esta mañana, despues de haberse tentado en vano estraerlas del fondeadero: igualmente dos fragatas, un bergantín y una goleta mercantes. Al mismo tpo. se sacaron 6 fragatas, 7 bergantines y dos goletas de la misma clase. Los enemigos han quedado aterrORIZADOS á la vista de este espantoso incendio. Causa asombro que un corto número de hombres destinados á esta empresa, la hubiesen desempeñado con tanto honor para la Marina del Perú. Es menester confesar que por su valor y constancia se han hecho acreedores al reconocimiento de la Patria. Yo tendré el gusto de pasar á V. S. despues un detalle de todo pa. conocimiento de S. E."*<sup>23</sup>.

Espinar, desde Trujillo el 16 de marzo de 1824, manifiesta la satisfacción del Libertador por la eficacia y valor de la acción del Callao. Añade el mismo Espinar que a Bolívar le preocupa el pago de la Armada y que aun apelará "*...a los vasos sagrados de los Templos*"<sup>24</sup>.

Más tarde refiérese en carta a Santander al combate con el *Asia* y el *Aquiles*, y expresa que "*...Guise no pudo hacer nada por el mal estado de la "Prueba"*"<sup>25</sup>.

Una de las últimas opiniones de Bolívar sobre Guise y la Marina es la que expresa a Paz del Castillo, desde Lima, el 9 de enero de 1825: "*Mucho siento las exigencias del señor Guise. La marina me desespera. Gracias a Dios que pronto no necesitaremos a nadie*"<sup>26</sup>.

Melo afirma que Bolívar después del triunfo de Ayacucho resta importancia a la Marina y se desarman los buques para reducir los gastos<sup>27</sup>.

\*

Penoso desde todos sus ángulos, sin sentido entre hombres que luchan sustancialmente por la misma causa, es el conflicto que se presenta en Guayaquil a principios de 1825 cuando acude Guise en la fragata *Protector* para necesarias reparaciones.

Es el caso que por razones de diversos pagos se presenta un conflicto entre el Comandante General de la Escuadra y el Gobernador Intendente de Guayaquil, General Juan Paz del Castillo. Este, en el momento más difícil del conflicto, invita a tierra al Almirante Guise y con procedimiento impropio de la vida castrense lo reduce a prisión y agravia con su postura no sólo a un ilustre marino servidor de la Independencia, sino a la República que él representa.

Guise en su defensa que lleva a la absolución, rechaza la interpretación de Paz del Castillo, quien sostiene que se le captura porque "cometería mil excesos" si no se le entregaba el dinero solicitado.

Expresa Guise:

*"¿Qué se diría en Inglaterra, nación amiga de toda la América, y que tantos servicios le ha prestado, si en cualquiera república de éstas, por una simple disputa, ó porque realmente amenazase el comandante de un buque de guerra á una de sus autoridades, se le pusiese preso, se le quitase el mando que le confió su nación, y tratándolo como á un vil foragido, se le privase de todos sus papeles, equipaje, etc., y se entregase el mando de su buque á un oficial de la república que se decía insultada? ¿Qué concepto formaría de un país, cuyo gobierno, arrostrando por todas las relaciones de amistad, y dando oído á las erróneas ideas de cuatro hombres del pueblo, después de satisfecho por este*



*mismo jefe de quien se creyó ofendido, sólo por complacer á unos miserables ignorantes, hubiese procedido contra él, como se ha hecho conmigo? No dudo un solo instante, que este hecho bastaría para un rompimiento: y el autor de este mal sería el jefe indiscreto del país donde se cometió el atentado. Si se le amenazó, debió sólo prepararse á rechazar cualquiera hostilidad: y si puesta ésta en ejecución logró tomar al que le insultó, entonces tenía un derecho para tratarlo como á prisionero; pero por puras palabras, lo más que debía hacer era dar parte á su nación, para que ésta le aplicase el condigno castigo.*

*Esto es señor, lo que debió haberse practicado conmigo. No se puede recordar sin escándalo el suceso de Guayaquil<sup>28</sup>.*

Luego de la humillación y sufrimiento consiguiente, en setiembre de 1826 obtiene plena reparación.

En la "Historia Marítima del Perú" y como un homenaje a la justicia que Guise encarna y al espíritu peruanista de su esfuerzo entre nosotros, procede transcribir la sentencia absolutoria que firman José Pascual de Vivero, Domingo Tristán, José Ribadeneira, Juan Salazar, Rafael Jimena y Tomás Guillermo Carter.

*"Cuando estalló en América la revolución, y cuando se crearon los primeros gobiernos independientes, el señor Guise servía en la marina inglesa. En el año de 1818 terminada la guerra en el continente europeo compró y equipó un buque y se vino á Buenos Aires á ofrecer sus servicios á aquel Gobierno. El general San Martín á quien allí encontró después de la batalla de Maipú lo invitó á que doblase el cabo, tomase servicio en la escuadra chilena, que se proyectaba formar y le suplicó le ayudase á concluir con la dominación española. Para secundar las miras de este general, se dirigió á Valparaíso en circunstancias de aguardarse en el Pacífico una escuadra española que convoyaba transporte que traían tropas de desembarco. El general O'Higgins, que mandaba en Chile, y del quién ofreciese sus servicios para libertar la América del Sur, se sirvió admitirlos, á mismo que el bergantín Galvarino que hasta hoy es uno de los buques que componen las fuerzas navales chilenas. Notorios son los servicios que el señor Guise ha prestado á la causa de América, tanto en la escuadra chilena como en la peruana. En toda la campaña ha sido infatigable: con fuerzas muy inferiores ha hecho temblar á los enemigos. Después de la victoria de Ayacucho, cuando el señor Guise debía recibir el homenaje de su nueva patria y de todo peruano, fué preso y causado del modo más escandaloso y nunca visto. Después de 20 meses de penalidades*

se vió su causa en consejo de guerra de oficiales y generales, se pronunció la siguiente sentencia:

*"Sentencia pronunciada por el consejo de guerra de oficiales generales, en la causa del señor vicealmirante don Martín Jorge Guise.— Habiéndose en virtud de la orden de 5 de mayo del año próximo pasado de S. E. el consejo de gobierno, formado el proceso con arreglo á ordenanza al señor vicealmirante don Martín Jorge Guise, comandante general de la escuadra del Perú, por la acusación que comprende, y el incidente en que el señor gobernador intendente de Guayaquil, general Juan Paz del Castillo se le arrestó, depuso el mando, y dirigió preso á esta capital, y cuya causa concluyó como fiscal en su formación el capitán de navío don Joaquín Soroa, y por su ausencia trajo y presentó el capitán de fragata don Carlos García del Postigo al consejo de guerra de generales, que á este efecto y por igual suprema orden se convocó en el arsenal del Callao, desde el día 18 hasta hoy 22 de septiembre de 1826, y en el cual presidió el señor contra almirante comandante general de marina don José Pascual de Vivero. Todo bien examinado ha declarado y declaró dicho consejo de guerra: Que el referido señor vicealmirante don Martín Jorge Guise debe ser puesto en libertad por haberse indemnizado completamente de todos los cargos que se le han hecho; y que por el supremo gobierno debe reponérsele en su empleo y distinciones como corresponde á sus muy distinguidos servicios militares y políticos en la escuadra de su mando; pidiendo la satisfacción que merecen, y el agravio é insulto nacional que dicho señor intendente de Guayaquil ejecutó en su persona y bandera de nuestra república, quedando á dicho señor vicealmirante su derecho á salvo para repetir contra el intendente de marina don Salvador Soyer y declarándose aprobadas las excepciones propuestas por dicho señor vicealmirante en sus descargos á los expedientes de quejas de particulares contra sus procedimientos, y que se han traído al juzgamiento de esta causa, según las ordenes del supremo gobierno á quien según ordenanza se pasará el proceso y esta sentencia para su superior aprobación"*<sup>29</sup>.

\*

Valiosa la correspondencia de Bolívar sobre el tema del bloqueo y puntos conexos; mas, es triste la acción de las postrimerías del año 1823. No es el bloqueo en relación con los españoles sino con la lucha entre Bolívar y el Gobierno peruano de Riva Agüero. Desde Pativilca, el 17 de noviembre de 1823, le dice a Heres que

*"Las fuerzas bloqueadoras del Norte deben haber zarpado hoy de Supe, para los cruceros de allí a Huanchaco, y de este puerto al de Paita, con el objeto de extraer de todos aquellos puertos cuantos buques haya, e impedir se aproxime ningún otro, cualquiera que sea su procedencia y destino.*

*Se han dado instrucciones circulares a todos los comandantes de las tropas embarcadas en los trasportes que vengan de Panamá y Guayaquil, por si alguno de estos, todos o la mayor parte recalán o arriban a los expresados puntos*"<sup>30</sup>.

En comunicaciones, de diciembre de 1823, al Ministro de Guerra, se refiere Bolívar a lo que él entiende como posible renacimiento del partido de Riva Agüero con la eventual llegada de refuerzos a la costa de Trujillo<sup>31</sup>.

Uno de los grandes aciertos de Bolívar es llevar la lucha a la Sierra en el convencimiento que los españoles no bajan a la Costa y que la guerra definitiva se desarrollará en la zona andina del Perú. Sin embargo, su simpatía es por la estada en la Costa; tal vez, la imagen viene de la mayor cercanía a Colombia que ofrece el litoral y el posible aislamiento o lejanía que puede significar la zona serrana, para el Libertador. *"Nosotros en la costa tenemos todas las ventajas sobre los godos; primero, el clima; después los caballos, las comunicaciones marítimas, los refuerzos..."*<sup>32</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. BOLIVAR, Simón... *Obras Completas*, T. I, p. 699. Bolívar a Santander. Cuenca, 29 de octubre de 1822.
2. *Ibidem*, p. 708.
3. *Ibidem*, pp. 798-799. Bolívar a Guise. Lima, 9 de setiembre de 1823.
4. *Ibidem*, p. 850. Bolívar a Santander. Trujillo, 21 de diciembre de 1823.
5. *Ibidem*, p. 929. Bolívar a Santander. Pativilca, 25 de febrero de 1824.
6. *Ibidem*, p. 935. Bolívar a Santander. Trujillo 16 de marzo de 1824.
7. *Ibidem*, p. 994. Bolívar a Fernando Peñalver. Chancay, 10 de noviembre de 1824.
8. *Ibidem*, p. 1017. Bolívar a Olañeta. Lima, 15 de diciembre de 1824.
9. *Ibidem*, p. 876. Bolívar a Sucre. Pativilca, 16 de enero de 1824.
10. *Ibidem*, p. 963. Bolívar a Santander. Huamachuco, 6 de mayo de 1824.
11. *Ibidem*, p. 917. Bolívar a Santander. Pativilca, 10 de febrero de 1824.
12. *Ibidem*, p. 913. Bolívar a Salom. Pativilca, 10 de febrero de 1824.  
*Ibidem*, p. 931. Bolívar a Salom. Trujillo, 14 de marzo de 1824.
13. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Segundo período, vol. I, cap. XIV, p. 205.
14. *Loc. cit.*
15. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 364, Nota al Doc. N° 47.
16. *Ibidem*, p. 365. Nota al Doc. N° 47.
17. *Ibidem*, p. 363. Doc. N° 47.
18. *Ibidem*, pp. 366-367. Doc. N° 49. Huanchaco, 14 de diciembre de 1823  
Igual, *Ibidem*, pp. 368-369 Doc. N° 51. Huanchaco, 17 de diciembre de 1823.  
*Ibidem*, pp. 370-371. Doc. N° 53. Huanchaco, 19 de diciembre de 1823.
19. *Ibidem*, p. 369. Nota al Doc. N° 51.
20. *Ibidem*, pp. 373-374. Doc. N° 57. Huanchaco, 21 de diciembre de 1823.
21. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 953.
22. *Ibidem*, p. 958.
23. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 405. Doc. N° 43.  
Ver, igualmente, *Ibidem*, p. 405 Doc. N° 44.
24. Archivo Gutiérrez de Quintanilla.
25. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 1001. Chancay, 10 de noviembre de 1824.
26. *Ibidem*, p. 1032.
27. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, p. 177.
28. D.A.S.M. ... T. XII, pp. 500-501.  
"Defensa del señor Vicealmirante don Martín Jorge Guise en la causa que se le siguió por atribuírsele haber insultado al Intendente de Guayaquil la da á luz con los documentos en que está fundada y notas de un amigo que es reconocido por los servicios que al Perú ha prestado", en *Ibidem*, pp. 497-610, es documento valiosísimo no sólo para estudiar el agravio que sufre Guise, sino para conocer otros factores de la época que tienen vigencia en la discordia.
29. *Ibidem*, pp. 497-498.
30. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 831.  
Como es obvio el tema del bloqueo en el tiempo de la anarquía de 1823 corresponde luego de setiembre del mismo año, igualmente, a la época de Bolívar, y se estudia en ambos momentos.
31. GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*, T. II, apéndice, documentos justificativos, N° 1, p. 398. Cajamarca, 14 de diciembre de 1823, Bolívar al Ministro de Guerra.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Asimismo: Bolívar a Tomás Heres. Huaraz, 27 de noviembre de 1823.—  
BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 836.
- Bolívar a Sucre. Cajamarca, 14 de diciembre de 1823.— *Ibidem*, p. 846.
32. *Ibidem*, p. 856. Bolívar a Sucre. Trujillo, 22 de diciembre de 1823.
- Otras referencias en el pensamiento de Bolívar sobre el tema de la guerra en el mar y sobre la importancia de las comunicaciones marítimas:
- Ibidem*, pp. 838-840. Bolívar a Salom. Pallasca, 8 de diciembre de 1823.
- Ibidem*, pp. 917-922. Bolívar a Sucre. Pativilca, 13 de febrero de 1824.
- Ibidem*, pp. 929-930. Bolívar a Necochea. Pativilca, 27 de febrero de 1824.
- Ibidem*, pp. 944-945. Bolívar a Salom. Trujillo, 9 de abril de 1824.
- Ibidem*, pp. 959-961. Bolívar a José Gabriel Pérez Huamachuco, 6 de mayo de 1824.
- Ibidem*, pp. 992-993. Bolívar a Juan Paz del Castillo. Canta, 2 de noviembre de 1824.
- Ibidem*, pp. 1000-1003. Bolívar a Santander. Chancay, 10 de noviembre de 1824.
- Ibidem*, pp. 1011-1012. Bolívar a Santa Cruz. Chancay, 26 de noviembre de 1824.
- Ibidem*, pp. 1008-1011. Bolívar a Sucre. Chancay, 26 de noviembre de 1824.
- Ibidem*, pp. 1208-1214. Bolívar a Santander, Potosí, 21 de octubre de 1825.
- Ibidem*, pp. 1159-1161. Bolívar a Tomás de Heres. Copacabana, 14 de agosto de 1825.
- Ibidem*, pp. 954-955. Bolívar a Tomás de Heres. Huamachuco, 23 de abril de 1824.
- Ibidem*, pp. 981-982. Bolívar a La Mar. Huariaca, 7 de julio de 1824.
- Ibidem*, pp. 1109-1113. Bolívar a Hipólito Unanue. Arequipa, 30 de mayo de 1825.
- Ibidem*, pp. 1134-1135. Bolívar a Bartolomé Salom. Cuzco, 11 de julio de 1825.
- Ibidem*, pp. 1135-1136. Bolívar a Hipólito Unanue. Cuzco, 11 de julio de 1825.
- Ibidem*, pp. 1142-1144. Bolívar a Bartolomé Salom. Cuzco, 23 de julio de 1825.
- Ibidem*, pp. 1161-1163. Bolívar a Bartolomé Salom. Copacabana, 14 de agosto de 1825.
- Ibidem*, pp. 1250-1252. Bolívar a Jacinto Lara. Plata, 17 de diciembre de 1825.
- Ibidem*, p. 1353. Bolívar a Carlos Soublette. Lima, 1º de junio de 1826.

## Capítulo XVII

### LA SERNA Y LA POLITICA METROPOLITANA

La Serna, ante las urgencias tremendas de la guerra, renueva la vieja tradición virreinal que entiende como eje de la lucha el dominio del mar, el señorío de las comunicaciones<sup>1</sup>.

Este mismo pensamiento lo reitera La Serna en sendas y frecuentes cartas: "...lo indispensable que es vengan fuerzas marítimas capaces..."; que "...vengan a estos mares fuerzas navales...".

*"...es indudable que mientras más tiempo tarden en llegar á estos mares las fuerzas navales competentes para hacer desaparecer las de los disidentes, va cimentándose cada día más y más el partido del Ejército invasor en estos países..."<sup>2</sup>.*

Reflejan sus palabras la honda angustia suya, la misma que antes vive en términos diversos en Abascal y Pezuela, al carecer de noticias de la Península y al vivir en la ignorancia sobre la verdad de su posible refuerzo naval. Está convencido La Serna que sin una fuerza naval eficaz "...los enemigos son dueños de hacer cuantas expediciones quieran con suma facilidad y desembarcar en el puerto que les acomode..."<sup>3</sup>.

Igual concepto de la primacía de lo naval está en otros hombres dirigentes del Ejército del Rey; lo dicen Valdés y Canterac:

*"Las fuerzas navales vienen, á no dudarlo; en la Península piensan antes en la conservación de esto, que pueden conseguirlo á poca costa y que tanto les interesa, que en conquistar ó tranquilizar otros puntos, para lo cual necesitan grandes preparativos"<sup>4</sup>.*

Tiene importancia la relación que establece Valdés entre la posibilidad de recuperar el Perú con una fuerza armada competente, más que impedir con dispendios altos la pretensión de la vuelta del Rey a otras regiones del Imperio<sup>5</sup>.

Aquí procede una reflexión interesante. Con la extrema dificultad de las comunicaciones presentándose dos historias paralelas, a menudo contradictorias: realista, objetiva, una; utópica, quimérica, la otra. Vale pensar en esta doble línea que viene desde la década de 1810, cuando España no puede atender, por falta de medios, con la anchura necesaria a sus intereses en América. La realización misma de su política es lenta, llega a conclusiones con tardanza, y asume infortunios y escaseces económicas múltiples que convierten un planteamiento teórico perfecto en una completa e ineficaz realización de política naval.

En las consideraciones de Valdés a la obra de Bulnes sobre la historia de la expedición libertadora, es muy valiosa la reflexión que sigue:

*"La pérdida de la preponderancia marítima en el Pacífico; el subsiguiente bloqueo de las costas del Perú que paralizaron todo comercio, fué de cabotaje ó de altura, y la independencia de Chile y más adelante de Trujillo, de donde iban el trigo y otros artículos de primera necesidad, son hechos innegables aceptados por los que con nosotros contienden... y también es de ellos la opinión, de que, si no se tenía el dominio del mar, se perdía todo lo que aun nos quedaba en América, por lo que era preciso que de la Península se enviasen fuerzas navales, siendo la situación que por estas causas se creaba á la capital del Virreinato, una de las razones por la que se hacía necesario que Puzuela la abandonase... si no quería verse obligado á capitular, por falta de subsistencias"*<sup>6</sup>.

En el mismo texto se plantea la pregunta si España está en posibilidades de enviar una expedición naval competente.

Torrente siempre con ojos peninsulares y habitualmente también con un tono de relativo pesimismo, cree —y esto lo manifiesta en múltiples pasajes en su intensa obra— que las colonias se hubieran mantenido "...si una regular expedición, apoyada por fuerzas navales que dominasen el pacífico, apareciese por aquellas costas"<sup>7</sup>; sostiene Torrente para 1820, pero es el mismo pensamiento que renueva en otras varias circunstancias<sup>8</sup>.

#### LOS PROYECTOS CONCRETOS DESDE EL GOBIERNO DE LA SERNA

En febrero de 1821 se sigue un interesante expediente que responde a las insistencias reiteradas del comercio de Lima sobre

el peligro que para el movimiento económico y para la seguridad misma de la Corona, se desprende del dominio del mar en manos de los "insurgentes". Es un texto aleccionador que reitera los pensamientos conocidos:

*"Es una verdad constante de que hace mucho tiempo está bien convencido este Ministerio de Marina de mi cargo, que el único o principal medio de salvar los grandes y ricos dominios del Perú de los peligros y riesgos que los amenazan por la superioridad de las fuerzas navales de los Insurgentes, consiste en remitir y establecer en el Callao de Lima fuerzas mayores de esa clase, que, estorben los ataques de los enemigos, o destruyan sus intentos o empresas"*<sup>9</sup>.

Asimismo cuando se sospecha de la suerte del *San Telmo* se prepara otra expedición para realizar la tesis antes formulada<sup>10</sup>.

Del múltiple, complejo aparato crítico que se refiere, de las incertidumbres, de las angustias económicas sobre el envío de la expedición a América, llegan solamente en esos largos meses el *Asia* y el *Aguiles*.

El 1º de febrero de 1822 se presenta al Rey por diputados en Cortes, José Manuel Vadillo y Bartolomé Gutierrez de Acuña, una vehemente exhortación sobre el abandono en que se deja a América en el tiempo de la guerra. Merece atención un fragmento:

*"Que el Gobierno con una impavidez criminal desatendía los planes de Comercio y Navegación de Cádiz, recaudando muchos millones y sin haber enviado ni un sólo navío de guerra al Pacífico, excepto los navíos: Algeciras y San Pablo, el primero a pique y el segundo imposible de carenar, traicionando así el nombre de S. M., pudiendo haberse salvado la Capital del Perú o sus riquezas y personas fieles; pero no son estas las únicas desgracias que dicen les ha ocasionado la conducta de los Ministros del Gobierno, pues en la Costa Firme, añaden, hay aún más calamidades inhumanas, sin un bergantín que les defienda..."*<sup>11</sup>.

Un valiosísimo expediente del 9 de mayo de 1822 encara de alguna manera en conjunto, ante la exhortación reiterada de las Cortes, el problema de los refuerzos para la Marina en América. Es elemento de juicio capital no sólo la defensa en el sentido militar de la expresión; preocupa de manera notoria, asimismo, la marcha del comercio, la normalidad de las comunicaciones, la situación de los españoles residentes en esa latitud y también el estado de los hombres americanos fieles al Rey que habitan en diversas regiones de América. Afírmase que para la expedición al Pacífico están prontos los navíos *San Pablo*, *Asia*, *San Julián*, fragata *Casilda* y bergantín *Jasón*. Que el *San Pablo* está cargado de firme y listo en Cádiz para salir. El *Asia* podrá en-



trar en el dique luego que salga la corbeta *Lautice* y la goleta *Mágica*, pues, se subraya en el informe que sólo hay dique disponible en Cádiz; la *Casilda* concluye su carena en Cartagena y el *Jasón* está armado y navega por el Mediterráneo. Se dice que el apresto de esta expedición se realiza por contrato celebrado con Felipe Riera.

Sostiene el documento, igualmente, que para el Perú se necesita un navío, dos fragatas y un bergantín. Para el Apostadero de La Habana se considera un navío, cuatro fragatas, dos corbetas y para Puerto Cabello, tres fragatas. Para Veracruz se considera 12 lanchas cañoneras y reforzar alguna goleta. Para fuerzas navales europeas se atiende al siguiente esquema: un navío, ocho fragatas, una corbeta, cinco bergantines y dieciseis goletas<sup>12</sup>.

El gravísimo problema económico se puede mostrar así: anualmente, el costo de un buque en América en lo que corresponde a sueldos, raciones y conservación de cascos, jarcias y aparejos es como sigue: un navío de 60, 1.970.625 en sueldos, 96.000 en conservación; una fragata de 34, 1.249.157 en sueldos, y 63.000 en conservación; una corbeta de 20, 657.013 en sueldos, y 37.000 en conservación; un bergantín de 22, 684.203 en sueldos, y 35.000 en conservación; un bergantín correo de 16, 465.890 en sueldos, y 35.000 en conservación; una goleta de 10, 225.913 en sueldos, y 14.000 en conservación<sup>13</sup>.

Guise, Comandante General de la Escuadra del Perú, el 30 de setiembre de 1823, comisiona al Capitán de Navío don Carlos Postigo para que una vez que concluya su misión cerca del Gobierno de Chile marche a Buenos Aires "...donde se informará con la escrupulosidad que requieren las circunstancias de la dirección que toman las cuatro fragatas de guerra españolas que según estoi informado han salido del Ferrol en el mes de Mayo último..."<sup>14</sup>. Esta misión de Postigo es reveladora de las múltiples inquietudes sobre presuntos refuerzos españoles que a la postre no llegan a los mares del Perú<sup>15</sup>.

García Camba en sus utilísimas memorias reitera el pensamiento de los jefes españoles de diversos niveles y de distintos ambientes y armas en el sentido que:

*"La campaña del Perú debe concluirse en este año. Esta proposición tiene en su favor toda la probabilidad: no hay duda que debe concluirse, y San Martín lo conoce á su pesar: para que se verifique el pronóstico de San Martín con más celeridad que dejó de existir la división del sur, sólo se espera el arribo de los buques de guerra que muchos hacen ya navegando del Janeiro para el Pacífico..."*<sup>16</sup>.



Simón Bolívar, óleo de José Gil de Castro.  
Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja.  
(Foto: *Manuel Romero*).







José de La Serna, Virrey del Perú, 1821-1824.  
Museo Nacional de Historia, Magdalena Vieja.  
(Foto: Manuel Romero).



LAS INFORMACIONES DESDE  
EL "MOTIN DE AZNAPUQUIO"

Con gozo Cochrane expresa a San Martín, el 3 de abril de 1821:

*"Todo Lima está en un estado de fermentación por las noticias que han venido por un buque inglés que llegó con correspondencia y sin cargamento, de Cádiz. Parte de éste es, que ningún buque de guerra, ni refuerzo están para venir de España"*<sup>17</sup>.

De autoridades y jefes militares españoles hay también un curioso material diverso que tiene que hacer con noticias y con el ambiente que éstas suscitan. José Canterac manifiesta que el mismo San Martín *"...anuncia la próxima venida de nuestra escuadra..."*<sup>18</sup>.

Del mismo jefe, en Jauja el 7 de junio de 1822, a Rudecindo Alvarado, con simpática cortesía:

*"En el pliego de V. S. que ha traído el oficial parlamentario, he visto varias cartas de la Península, sus fechas julio del año pasado, y doy á V. S. las gracias por la atención que ha tenido de remitirmelas, á fin de que fuese informado de la lentitud del apronto de los navíos que deben venir á estos mares..."*<sup>19</sup>.

No es ajena al texto, la ironía con que Canterac le agradece al jefe salteño el envío de los papeles.

En 1824, La Serna le dice a Canterac que de Panamá no llegan más que 700 hombres<sup>20</sup>; el mismo Canterac en una comunicación a las tropas de su mando, Huancayo, 28 de febrero de 1824, se refiere a que *"...son de esperar muy pronto fuertes expediciones de la Península, que fijarán para siempre la unión del Perú con la España..."*<sup>21</sup>; desde Cochabamba, el 30 de abril de 1824 dice Valdés:

*"De un día á otro debemos ver sobre el mar Pacífico, según avisos positivos con que nos hallamos, la escuadra y cuadros de regimientos que el Rey ha mandado venir..."*<sup>22</sup>.

Del Cuzco, el 2 de agosto de 1824, La Serna le dice a Canterac:

*"...que del Ferrol debían salir dos fragatas de guerra al mando de Colmenares para unirse al Asia y bergantín Aquiles, por lo que creo que los que han pasado el Cabo no son más que estos dos buques, que puede muy bien estén en Chile aguardando las dos fragatas..."*<sup>23</sup>.

En el Cuzco, el 27 de marzo de 1824, La Serna le manifiesta a Canterac que por noticia llegada a través de la fragata inglesa *La Tartar* que arriba a Quilca y viene de Inglaterra, por vía de Janeiro y Valparaíso, se sabe que sale de Cádiz una expedición compuesta de 12 mil hombres entre españoles y franceses que viene al Pacífico, pero creen sea para Méjico<sup>24</sup>.



Como es obvio, en los periódicos del tiempo hay también información diversa sobre la llegada, aprestos, posible viaje de la expedición de refuerzo. Desde el punto de vista del Rey, el *Triunfo del Callao* y la *Gaceta del Gobierno Legítimo* del Perú, ofrecen diversas, curiosas, a ratos erróneas, a ratos contradictorias o exactas, noticias<sup>25</sup>.

Hay un texto interesante de García Camba que alude a una información sobre fuerzas expedicionarias que en número de 5,000 hombres se preparan en Cádiz para el Pacífico, según noticias que vienen de Gibraltar; concluye con estas palabras:

*"...ellos ayudarán á exterminar velozmente la revolución; pero lo que aquí sobre todo necesitamos son buques de guerra que aseguren nuestras costas y aniquilen la despreciable marina contraria"*<sup>26</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. En días cercanos al motín de Aznapuquio y en el entusiasmo del grupo rebelde por una política rápida, veloz, beligerante, dice La Serna: "*Puede V.E. asegurar á su S.M. que se apurarán todos los recursos del arte militar y de la política, y que se consumará el último sacrificio por mantener la guerra hasta que lleguen tres ó cuatro navios con armamento de todas armas, sin los cuales se pierde todo, y con los que me prometo, no sólo la destrucción de los enemigos que en el día nos amenazan, sino tal vez la reconquista de Chile*".— TORATA, Conde de... *Documentos*, T. III, vol. II, Apéndice N° 4, p. 290.  
Doc. N° 94. Lima, 9 de febrero de 1821, del General La Serna al Secretario de Estado y del despacho de la Guerra.  
Torrente comenta la misión de Valle-Umbroso y Seoane que marcha a España para ver el reconocimiento de La Serna como Virrey y para obtener refuerzos navales.— TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. VIII, p. 151.  
Sobre este tema ver DE LA FUENTE CANDAMO, José A. ... *La Misión del Marqués de Valle-Umbroso y de Antonio Seoane*.— En *Revista Histórica*, T. XXI, Lima, 1954, pp. 426 a 457.
2. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, pp. 257-274-275. Doc. Nos. 70 y 85.
3. *Ibidem*, pp. 295-296. Doc. N° 98.
4. *Ibidem*, T. IV, p. 295. Doc. N° 135.
5. Desde Yucaj, La Serna, nuevamente, habla con esperanza de la próxima llegada de buques de refuerzos.— *Ibidem*, pp. 146-147. Doc. N° 48.  
Por el año 1825, se escribe desde Madrid al Virrey La Serna, sin imaginar el resultado de Ayacucho, lo siguiente:  
"... dos fragatas de guerra de nueva construcción, que lo más pronto posible se botarán al agua en el Ferrol, para lo cual están dadas las más activas providencias, irán al mar Pacífico provistas de todo lo necesario... para operar á sus órdenes con el navio Asia y demás buques destinados á este objeto..."— *Ibidem*, T. II, pp. 156 a 158.
6. *Ibidem*, T. III, cap. III, pp. 186-187.  
Una carta suscrita por un sujeto de Lima a otro de Rio de Janeiro, el 7 de abril de 1821, dice que: "... el principio reparador de la decadencia que tanto se pondera, está en la Madre Patria; vengan pronto fuerzas maritimas que nos enseñoreen del Pacífico, y decidirán perentoriamente la contienda"— *Ibidem*, T. II, p. 450.
7. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. III, p. 60.
8. Mitre hace un largo recuento de los refuerzos que envía España a América.— MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín*.— T. II, cap. XIX, p. 226.  
Paz Soldán, de la misma manera, establece un recuento.— PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Primer período, capítulo preliminar, p. 18.
9. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 3404, del 22 de febrero de 1821.
10. 11 de julio de 1821-18 de setiembre. "*Que Su Majestad ha determinado enviar una expedición marítima al mar Pacífico, y que Hacienda ponga a disposición de la Marina los medios con que podía contar para esta empresa.*  
*Se invita tres veces a Hacienda para que responda; se dice a Ultramar que no sólo se enviarán los dos navios y una fragata que pide el Consulado*

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

de Lima, sino tres navios, una fragata y algún buque menor; en cuya habilitación no se deja de trabajar, aun sin saber los medios que dará Hacienda.

Exposición de D. Dionisio Capaz; trabas, demoras e inconvenientes con que tropezaron la habilitación; se pasa la época propicia para la expedición. Ultramar gestiona en Francia la adquisición de dos navios de 74, comisionando a Capaz, al Ingeniero de Marina D. José Posse. Roca entre los Ministros de Marina y de Ultramar.

Exposición de D. Félix D'Olaberriague sobre el estado de Lima (20 de noviembre de 1820).

Proyecto de plan de campaña de Bustamante, Director General de la Armada.

Medios para la completa pacificación del Perú, Chile y aun Buenos Aires.

Impopularidad de San Martín y Cochrane; mal trato a los indios. Memoria de Capaz sobre la Marina chilena.

Informe del Cónsul en Burdeos según las noticias que le dieron españoles que venían de Lima con sus caudales; todos conformes en que un navio y dos fragatas bastarían para la destrucción del ejército de San Martín.

Se piensa en D. Cayetano Valdés para el mando de la expedición; pero, por su avanzada edad, D. Juan José Espinosa; y, finalmente, se nombra a D. Jacinto Romarate (12 de octubre de 1821).

Representación y urgencias del comisionado en Madrid del Consulado de Lima (agosto 1821).

Intrigas y manejos en España de los agentes de los insurgentes para entorpecer la expedición (julio 1821). Insuficiencia de los medios que propone Hacienda.

El Virrey del Perú da cuenta de los progresos de los rebeldes de Santa Fe hacia Quito".— GUILLEN, Julio... Índice, T. II, pp. 11-12.

4 de diciembre de 1821: Representación de la Marina por falta de medios.— *Ibidem*, pp. 84-85-12.

31 de diciembre de 1821 - 1º de febrero de 1822: "Acusaciones en las Cortes a la Marina por haber abandonado las costas del Perú, Venezuela y México".— *Ibidem*, p. 13.

9 de diciembre de 1821 - 3 de mayo de 1822: "Comisión de D. Dionisio Capaz a Francia para adquirir buques de guerra.

Instrucciones y desarrollo de ella. Falta de medios para subsistir la comisión. Se entorpecen las gestiones por la entrada de San Martín en Lima, que publican los periódicos ingleses".— *Ibidem*, p. 44.

9 de mayo de 1822: "...que las Cortes han acordado se excite el celo del Gobierno para que, con la preferencia que reclaman los negocios de Ultramar, dé los medios de proteger aquellas provincias y la seguridad de los españoles allí residentes.

Que se hagan más frecuentes los correos;... que la Marina se halla des-nivelada —según las Cortes— con los demás Ramos de la nación; que se fomento ésta.

Que para la expedición al Pacífico están indicados los navios S. Pablo, Asia y S. Julián; fragatas Casilda, y bergantín Tacón. Aquél cruzaría pronto por San Vicente. Noticias de las goletas Mágica y corbeta Aretusa y bergantín Jason; fragata Constitución, que está ya lista, como la Diana, y bergantín Jacinta; estos dos últimos van a la Habana. Carena del Héroe en Ferrol.

Nota detallada de los buques que necesitan enviarse a los Apostaderos, en total: dos navios, nueve fragatas, dos corbetas, un bergantín, tres goletas y 12 lanchas cañoneras; quedando en los mares de la Península: un navio, ocho fragatas, una corbeta, cinco bergantines y 16 goletas y bombardas. Costo que podía tener al año en América cada buque de las distintas clases.

## NOTAS AL CAPITULO

*Información general de América y muy particular de Cuba, en donde trabajan cuatro comisionados de Bolívar.*

*Exposición impresa del Ministro de Marina a las Cortes en 5 de marzo de 1822 sobre el estado lamentable de ésta, con una relación de los buques existentes y su estado.*

*Impreso de la Ley de 27 de octubre de 1822 ordenando la construcción de 20 buques, a saber: dos fragatas, de 50 cañones; seis corbetas, de 30; seis bergantines, de 22, y seis goletas, de 14.*

*Presupuestos para los 27 buques existentes, incluso los correos".— Ibidem, pp. 53-54.*

3 de octubre de 1822: "Se dice a Ultramar que los buques disponibles para el Pacífico lo estarán para diciembre.

*Que no habiendo bastantes, depende de la adquisición de los precisos para el completo, pendientes de negociaciones, o de las dos fragatas que se construyen en Ferrol. Noticias de comisionados para Guatemala, Nueva España, Costa Firme y Buenos Aires. Que los del Perú y Chile no vayan hasta que no puedan ser conducidos con seguridad".— Ibidem, p. 14.*

11. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias. Doc. N° 3412, del 31 de diciembre de 1821 - 1° de febrero de 1822.

12. *Ibidem*, Doc. N° 3433, del 9 de mayo de 1822.

13. *Loc. cit.*

Entre el mismo expediente hay un documento de Diego Clemencín, que muestra la preocupación de adquirir naves en Francia para el servicio en el Perú.

14. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. I, p. 202.

15. Múltiples son las notas de documentos que tienen que hacer con este vario, confuso problema de los refuerzos españoles.

28 de enero de 1823: "Carta del Ministro en París manifestando lo que le ha dicho el comerciante D. Juan José Sangróniz sobre la detención en Amberes de la fragata Minerva, destinada a conducir fusiles y otros efectos nuestros a las costas del Perú".— GUILLEN, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 15.

11 de julio de 1821, 18 de setiembre: "Que Hacienda ponga a disposición de la Marina los medios para una expedición al Pacífico".— *Ibidem*, p. 49.

25 de julio de 1821: "Deseo de enviar buques al Callao y petición de fondos a Hacienda".— *Ibidem*, pp. 173 y 11.

9 de mayo de 1822: "Nota detallada de los buques que necesitan enviarse a los Apostaderos de América".— *Ibidem*, p. 13.

9 de mayo de 1822: "Sobre los buques para la expedición al Pacífico".— *Loc. cit.*

17 de mayo de 1822: "Se pide dinero a Hacienda para habilitar la fragata Constitución".— *Ibidem*, p. 50.

21 de mayo de 1822: "Sobre cuál de los navios, el Asia o el San Julián, es más ventajoso para pasar al Pacífico. (Declara la Junta del Departamento que el Asia. Que entre éste en dique)".— *Ibidem*, p. 44.

27 de julio de 1822: "Qué no hay partida en los presupuestos para vestir a la marinería".— *Ibidem*, p. 50.

13 de setiembre de 1822, 1° de octubre: "Sobre si existen tres meses de víveres en los almacenes de Cádiz para el viaje del San Pablo a América".— *Loc. cit.*

30 de octubre de 1822: "Que los buques de guerra que se preparan para el Pacífico se habiliten y salgan con arreglo al Decreto orgánico de la Armada".— *Ibidem*, p. 45.

16. D.A.S.M. ... T. XII, p. 89.— Manifiesto de Andrés García Camba a los limeños.

17. *Ibidem*, ... T. VIII, p. 22.

Otras referencias: *Ibidem*, p. 330.

Igualmente en COCHRANE, Tomás ... *Servicios Navales*, cap. I, p. 2.

D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 76, 105-106, 254-255, 256-257, 259.

18. *Ibidem*, T. XII, p. 163.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

19. *Ibidem*, p. 125.

20. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. IV, Doc. N° 11, p. 85.

21. D.A.S.M. ... T. XII, p. 383.

22. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. IV, Doc. N° 132, p. 285.

23. *Ibidem*, Doc. N° 72, p. 171.

24. *Ibidem*, Doc. N° 31, p. 127.

25. D.A.S.M. ... T. XII, p. 445.

En el *Triunfo del Callao*, N° 7 del 7 de abril de 1824, se habla de los buques que están preparados en Cádiz para salir al Pacífico con tropas francesas y españolas.— *Loc. cit.*

En la *Gaceta del Gobierno Legítimo del Perú*, desde el Cuzco, hay material interesante, N° 19 del 12 de junio de 1822.

En la misma *Gaceta*, del 9 de agosto de 1822, se menciona el próximo auxilio que viene de la Metrópoli. Igual en el número que corresponde al 1° de setiembre de 1822, desde Jauja, que se refiere a las gestiones de las Cortes extraordinarias para tratar los asuntos de América.— *Ibidem*, pp. 188 a 190.

26. *Ibidem*, p. 448.

## Capítulo XVIII

### EL VIAJE DE LOS CAPITULADOS EN AYACUCHO

La etapa final de la Escuadra española en el Perú está señalada por la Capitulación de Ayacucho. De ella se desprenden dos aspectos: el viaje de los jefes "capitulados" a la Península, y el destino de la escuadra que manda Guruceta.

Una breve reflexión sobre la Capitulación de Ayacucho. Bien se sabe cómo es amplio su criterio. Admítase que todos los individuos del Ejército español regresarán libremente a su país; el Perú abona el pasaje y entretanto se prepara la marcha, se les da medio sueldo. La "capitulación" permite a "...los buques de guerra y mercantes españoles hacer víveres en los puertos del Perú, por el término de seis meses después de la notificación de este convenio, para habilitarse y salir del mar Pacífico". Se establece una condición: dichos buques de guerra se emplearán "...sin cometer ninguna hostilidad, ni tampoco á su salida del Pacífico..."; se mantiene la obligación de salir de todos los mares de América; prohíbese tocar en Chiloé o en otro puerto americano ocupado por los españoles<sup>1</sup>. Se dará pasaporte a los buques de guerra y mercantes españoles, para dejar el Pacífico, hasta los puertos de Europa<sup>2</sup>.

Por decreto del 17 de abril de 1825, se declara que los efectos pertenecientes a súbditos de España que en adelante fueran

*"...introducidos en el territorio de la república, serán confiscados á favor del Estado..."*

*Cuatro meses después de la publicacion de este decreto, serán declarados buena presa por los tribunales competentes todos los buques en que se encontraren propiedades*

*españolas de cualquiera especie, y confiscados sus cargamentos*"<sup>3</sup>.

Por mandato del 9 de mayo, la confiscación a que se refiere el decreto anterior "...se extiende á los buques en que se conduzcan efectos españoles, y á todas las propiedades que en ellos se encuentren". Igualmente, se prolonga el plazo de cuatro meses a ocho<sup>4</sup>.

Son conocidos los aspectos externos del viaje de los más notorios "capitulados", a España. El principal buque que transporta a los viajeros es la fragata mercante francesa la *Hernestine*, que sale de Burdeos el 26 de enero de 1824<sup>5</sup>.

El 1º de enero de 1825 llega La Serna al puerto de Quilca, y se encuentra con el Comandante de la Escuadra española, Capitán de Navío don Roque Guruceta. A más de la fragata la *Hernestine* están los buques españoles siguientes: el navío *Asia*, de 72 cañones; el bergantín *Aquiles*, de 20; el bergantín *Pezuela*, de 18; el bergantín *Constante*, de 14; la corbeta *Ica*, de 30; los transportes *Trinidad*, *Real Felipe* y *Clarrington*. Con La Serna, en la *Hernestine*, se embarcan Valdés, Landázuri, Villalobos, Ferraz y otros jefes de inferior graduación<sup>6</sup>.

Torrente recuerda cómo al tercer día que se hace a la vela la fragata francesa *Ernestina* (sic) es detenida por el bergantín chileno *Galvarino* "... cuyo comandante quiso obligar á Laserna a espedir los órdenes para que el gobernador de Chiloe rindiera aquellas islas á los enemigos". Comenta el autor español que la decisión del Virrey y la intervención del capitán francés y su vigorosa protesta por el desacato a la bandera de su nación detienen el proyecto, y continúa la ruta<sup>7</sup>.

Paz Soldán recuerda cómo la *Hernestine* sale el 3 de enero, y "...la escuadra despidió al Virey con una salva de artilleria..."<sup>8</sup>.

La fragata francesa entra en Río de Janeiro el 2 de marzo de 1825, con 75 pasajeros<sup>9</sup>.

Interesa un testimonio de Bolívar sobre el viaje de los principales jefes españoles. En una carta a Santander, desde Lima, el 6 de enero de 1825:

*"Ayer ha venido un buque francés de Quilca, que da por noticia de que los jefes españoles capitulados y no capitulados se estaban embarcando en buques franceses, que estaban en el puerto, para Europa, según dicen"*<sup>10</sup>.

Hay otro dato de fecha 26 de febrero de 1825, que se refiere a los contratistas de la fragata *Portia* (sic), quienes aseguran que el 28 de dicho mes

*"...estará el buque listo para dar la vela para Pisco, a recibir los oficiales Españoles que deben transportar a Europa, y suplica que las ocho reses que han pedido, a cuenta*

Parte del Capitán del puerto de Chorrillos,  
Jorge Young. Se refiere, entre otras  
embarcaciones, a la fragata francesa *Luisa*,  
que a las 10 de la mañana del 21 de  
junio de 1825 sale con destino a Valparaíso  
y Burdeos con el Mariscal Monet, su  
familia, y otros "capitulados".  
Archivo Naval del Perú, Callao.



Parte

El Capitán del Puerto da parte al Señor Ministro de Estado de Guerra y Marina, habiendo dado la vela el día 9.º del mes de Mayo, con destino á Buenos Ayres, en Cap.<sup>ta</sup> D. Alexandro Greig con 19 Individuos de tripulación.

Conduce a Suraya á los Oficiales de los Armas, Teny. Mayor D. Juan Agüero, D. D. N. Mon. Jiraf. D. D. D. Dionisio Venier, D. D. D. Francisco Texarraf, Tenient. con grado de Cap.<sup>ta</sup> D. Siginio Esti-  
zo, D. Jose Simonsso Alaroz, Subtenient. D. Fran.<sup>co</sup> Bete, D. Cinto Godoy D. Teny. Custodio Augu-  
y cinco asistentes y el practicante D. Felipe Perkins  
este Teny. habiéndose en correspondencia particular

Al día 10.º del mes de Mayo la vela la Teny. Francesa  
Lucia, con destino á Valp.<sup>to</sup> y Oudous, en Cap.<sup>ta</sup>  
D. Ulises Decombes con 22 Individuos de tri-  
pulación, en forma.

Conduce a Surayeros y.<sup>a</sup> Oudous á los  
Oficiales Capitulares, Mariscal de Campo D. Ju-  
an José Alaroz con su familia D. Asistent. y dos  
Criados, Alguacil D. Miguel Al.<sup>a</sup> Alaroz con 2  
Asistent. D. D. Fernando Cacho con 2 Asistent.  
Coronel D. Juan. Fructos Jaurique con dos Asis-  
tentes Teniente Coron. D. Juan. Lamingo Oca con  
su familia y dos Asistent. D. D. Manuel de la Ca-  
ñal con 1. Asistente D. D. Juan. Ota. Alaroz con  
su familia y un asistente, Capitulares, D. Miguel  
Alaroz con su Asistente, D. A. M.<sup>a</sup> Alaroz. Doctores  
D. A. M.<sup>a</sup> Alaroz Jaurique. Teny. Juan. Alaroz  
Cap. Capitulares D. Manuel Alaroz D. Juan. Oca

20 de D. Juan Garcia, D. D. Jose Gonzalez.  
Comerciantes D. Juan Oñetti D. Lorenzo Liran-  
de D. Carlos Urabak y D. M.<sup>a</sup> Rodomonte  
Capitanes Feniente Consul D. Juan Muniñ  
esta buque con su familia y el Comerci-  
ante D. Sr. Manuel ~~Alvarez~~ p.<sup>a</sup> Europa. Y con  
duce la Correspondencia p.<sup>a</sup> Cuba.<sup>50</sup>

A las 11 del día de la vela la Fragata  
inglesa Americana Sutilos Unidos con desti-  
no a la Ulu cal.<sup>a</sup> foransa.

A las 12 día de la vela el Beng.<sup>a</sup> Ang. Jorge  
H.<sup>o</sup> Condición a Buenos Ayres, m. Cap.<sup>o</sup> D.  
Roberto Joy con 12 Individuos a tripulación  
en favor.

Cop.<sup>a</sup> del Pto. Chon Sumis 21. en 1826.

Jorge Young  
JY

*del pago de la contrata, se les entreguen en Pisco con una orden del Supremo Gobierno..."*<sup>11</sup>.

Paz Soldán recoge información sobre la salida de la tropa y oficiales. En los buques de guerra *Ica* y *Pezueta*, se embarcan oficiales y tropa para ir a España; los transportes *Trinidad* y *Real Felipe*, rumbo a Chiloé, según Melo "...con los más nerviosos..."; el *Asia*, el *Aquiles*, el *Constante* y el *Clarrington*, a Filipinas<sup>12</sup>.

El viaje de los que enrumban a Filipinas sufre, como se sabe, diversos incidentes; por víveres tocan Guam, del grupo Marianas, el 3 de marzo de 1825. El *Constante* y el *Asia* "...se revolucionaron..."; abandonan el puerto "...después de incendiar la Clarrington". Luego el *Aquiles* se levanta, enarbola la bandera de Chile, y sale con rumbo a dichas costas. El *Asia* y el *Constante* siguen hasta Méjico y allí se entregan a las autoridades. El *Trinidad* y *Real Felipe* llegan a Chiloé, "...lugar de su destino..."<sup>13</sup>.

Torrente recoge información interesante sobre los incidentes de los buques que enrumban a Filipinas. Una "...disputa acalorada ocurrida entre un oficial de marina i un contramaestre" es el origen de la sublevación del *Asia*, cerca de las islas Marianas<sup>14</sup>. La marinería toma partido al lado del contramaestre, se apodera de las armas, arresta a los oficiales, y luego se calma, con la distribución de dinero, recurso al cual apela el brigadier Ramírez<sup>15</sup>.

El *Asia* sale en busca del *Aquiles* que levanta anclas cuando "...oyeron aquel alboroto...", pero la mayor ligereza del *Aquiles*, lo aleja poniéndolo a salvo de los amotinados; sin embargo, al poco tiempo éste sucumbe a la sublevación, a favor de los "insurgentes" de Chile, de sus mismos soldados y marineros.

Después de la infructuosa persecución del *Aquiles*, el *Asia* regresa a su fondeadero, donde el Capitán del *Constante* toma por "coacción" el mando, y pone rumbo a Méjico "...á cuya república fue entregado villanamente dicho navio"<sup>16</sup>.

En otro orden de cuestiones, Torrente manifiesta alguna nostalgia pues cree que si Guruceta al llegar de España pasa directamente al Perú, sin permanecer tres meses en Chiloé, y si se dirige a Guayaquil, habría impedido "...la conduccion de tropas colombianas que llegaron á reforzar á Bolivar en Trujillo, i sin las cuales no habria podido este gefe tomar la ofensiva..."<sup>17</sup>.

El 6 de febrero de 1825, llegan a San Carlos la *Trinidad* y la goleta *Real Felipe*, que salen de Quilca con los sublevados del Callao "...á favor del Rei...". Luego la goleta *Real Felipe* trata de ponerse en correspondencia con el General Olañeta, a quien se supone con dominio en el Alto Perú, mas, "...no pudo arribar á ninguno de sus puertos por hallarse todos en poder de los enemigos..."<sup>18</sup>. El Comandante del *Real Felipe* decide "...arbitra-

*riamente á cruzar sobre la boca del puerto de Guayaquil...”, apresara un bergantín con tropas de Colombia, pero sucumbe “...sin embargo mui pronto á los esfuerzos que éstas hicieron, i entró rendido a su vez en el citado puerto”<sup>19</sup>.*

Hay un conjunto interesante de reflexiones —con matices— de altos jefes españoles sobre la guerra y su desastre, sobre la posibilidad de acción de la Escuadra.

Coméntase el retraso en la llegada del *Asia* y del *Aquiles*; la ignorancia que se vive sobre los refuerzos que en ellos llegan, el riesgo terrible de encontrarse todos los puertos ocupados por los “insurgentes”, desde Acapulco a Valdivia. Sepúlveda, sin embargo, pregunta “¿Qué motivo tenían los Generales españoles para rendirse?... había en Arequipa [cuando la Capitulación] 1.500 fusiles que el *Asia* desembarcó con 300 sables...”<sup>20</sup>.

Valdés, aguerrido y tenaz hasta el último momento y siempre defensor de una política beligerante, le manifiesta a Pío Tristán, el 25 de diciembre de 1824, que debe concentrarse todo esfuerzo en el Callao, “...á cuyo punto se deben enviar órdenes para que se defienda á toda costa y al que se debe pensar en proporcionarle víveres, lo mismo que á la Escuadra”<sup>21</sup>. Puede encontrarse en este texto de Valdés, firmado en Caravelí, un anuncio de la labor de Rodil y en cierta manera un alegato en defensa de la postura del tenaz sostenedor del Callao.

Una carta de Pío Tristán nos refleja el entusiasmo combativo de Valdés. Dice: “*La Escuadra tiene orden de permanecer en Quilca y recibir los restos de tropa, empleados y dependientes del desgraciado Gobierno que acaba de sucumbir...*”<sup>22</sup>.

De Canterac hay diversas expresiones interesantes. En viaje a España, desde Río de Janeiro, le dice al Ministro de Guerra, no sin dolor y evidentemente con ánimo de justificación:

*“Nada nos quedaba que intentar; imposible era ya poder prolongar por más tiempo la defensa de aquel territorio, y sólo debió pensarse en salvar nuestra Escuadra, cuya pérdida parecía inevitable...”*<sup>23</sup>.

En la misma carta refiérese Canterac a la dificultad para obtener víveres, por la ocupación de toda la costa en manos “enemigas”, y cómo “la casualidad” de haber encontrado un buque cargado de víveres que se había expedido de Arequipa al Callao, soluciona el problema.

Formula más tarde unas preguntas, desde Valladolid, el 20 de agosto de 1825, y siempre al Ministro de Guerra, sobre otro camino que hubiera podido seguir el rumbo de la guerra:

*“Hemos sabido sólo al tiempo de embarcarnos que el Asia y un buque francés habían desembarcado armamento en Quilca; pero aun cuando lo hubiésemos sabido, ¿de qué*

*nos servían esas armas? ¿En manos de quién las poníamos?"<sup>24</sup>.*

Este es uno de los fragmentos más interesantes sobre la profundidad y trascendencia de la derrota, y planteado por uno de los más enérgicos jefes españoles. La pregunta merece ponderarse; llegadas las armas, "*¿En manos de quien las poníamos..*" no tiene respuesta favorable para España. Está claro, implícito, el convencimiento del jefe español frente al ánimo adverso a la causa realista en el ambiente del país.

Interesantes son las ideas que presenta Carratalá en 1830, sobre las causas de la derrota de los españoles en el Perú:

*"He escrito ya del modo conducente al mismo Torrente por medio de otra persona, para hacerle conocer... las causas principales de [la] pérdida [del Perú], que salieron del Gobierno y otras personas que desde aquí, por error ó equivocación, contribuyeron, aunque involuntariamente... á la rigurosa inacción del navio Asia y bergantín Aquiles en Chile..."<sup>25</sup>.*

## NOTAS AL CAPITULO

1. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*, T. II, p. 44, N° 47, art. 13. Capitulación de Ayacucho, 9 de diciembre de 1824.
2. *Ibidem*, art. 14.  
Ver, también, GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*, T. II, Apéndice, pp. 379-380. Documento N° 30.  
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Segundo periodo, vol. I, cap. XX, p. 283.  
TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. XXII, p. 501.
3. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 95, N° 88, arts. 1 y 2.
4. *Ibidem*, p. 110, N° 105, arts. 1 y 2.  
Por decreto del 24 de octubre de 1826 se permite "...la introduccion de azogues y toda mercaderia española, con tal que presenten 10 quintales de azogue por tonelada, calidad que fue reducida á 2 quintales por decreto de 14 de noviembre de 1826".— *Ibidem*, p. 111.
5. TORATA, Conde de... *Documentos*, T. IV, p. 147, Doc. N° 48.
6. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gótero, en Revista de Marina*, año 50, N° 5, vol. N° 291, setiembre y octubre de 1964, pp. 585-586, Gota N° 10.— (1825).
7. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXII, p. 508.  
Comenta también Torrente cómo no se cumplen los artículos de la Capitulación correspondientes al "...suministro de medias pagas mensuales hasta el embarque de los que tuviesen opcion á ser trasladados fuera del país...".— *Ibidem*, cap. XXIII, p. 516.
8. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Segundo periodo, vol. I, cap. XXI, p. 290.
9. FERNANDEZ ALMAGRO, Melchor... *La emancipación*, Apéndice III, p. 165. Del Cónsul de San Martín en Brasil, al Primer Secretario de Estado, 6 de marzo de 1825. Ver en Fernández Almagro, otros detalles del viaje de la *Hernestine*.
10. BOLIVAR, Simón... *Obras Completas*, T. I, p. 1,030.  
El Capitán del buque francés *Duque* manifiesta que a su salida de Quilca quedan para embarcarse en la fragata francesa la *Ernestina*, el Virrey y varios generales y jefes españoles, "...que el navío Asia y el bergantín Aquiles y no sabe si otros buques, iban a salir para Filipinas".— ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, 4 de enero.  
En las "Consideraciones sobre la Expedición Libertadora" se recoge la información siguiente: "...desde 1821 sólo cobraron lo absolutamente preciso para sostenerse, y nosotros muchas veces ni aun eso, prefiriendo vivir de las dádivas de los amigos, los cuales generosamente acudían á nuestras necesidades aun en los días de desgracia... y al mismo medio tuvimos que acudir para volver á España en la fragata Ernestina. Pagó los 1.500 pesos de nuestro pasaje D. Lucas de la Cotera".— TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, parte II, cap. VI, p. 422.  
A fines de enero un aviso oficial publicado en la *Gaceta de Lima* dice que el Gobierno tomará "...flete uno ó mas buques, que conduzcan á Europa los jefes y oficiales capitulados en Ayacucho, se hace saber á todos los dueños ó consignatarios que tengan buques de que disponer, para que dentro de ocho días de la fecha improrrogables hagan sus propuestas en el ministerio de la guerra, en la intelijencia que será preferida la que deje mas cuenta al gobierno".— GACETA DEL GOBIERNO, del 30 de enero de 1825, N° 10.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Esta solicitud de embarcaciones llega hasta 1826, pues el 3 de marzo de ese año salen para Europa "...en la fragata Estrella del Norte, contratada por el Estado en 25.000 pesos, los jefes, oficiales y tropa del ejército real..." cuya nómina publica la *Gaceta* del día once.— *Ibidem*, del 11 de marzo de 1826, N° 21.

El 20 de noviembre de 1825, el Prefecto de Arequipa acompaña la contrata hecha con el sobrecargo de la fragata *Magallanes*, don Constante Gautier, para "...la conducción de los españoles a la península, según las Capitulaciones".— A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 412.

11. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, febrero. Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
12. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Segundo período, vol. I, cap. XXI, pp. 289-290.  
MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, p. 175.
13. *Loc. cit.*
14. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, p. 521.
15. *Loc. cit.*
16. *Loc. cit.*
17. *Ibidem*, p. 522.
18. *Ibidem*, cap. XXIV, pp. 552-553.
19. *Ibidem*, p. 553.
20. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 1, pp. 20-21.
21. *Ibidem*, Apéndice N° 3, p. 101. Doc. N° 22
22. *Ibidem*, p. 96. Doc. N° 18. Arequipa, 29 de diciembre de 1824
23. *Ibidem*, p. 78. Doc. N° 11. 1° de abril de 1825.
24. *Ibidem*, p. 83. Doc. N° 12.
25. *Ibidem*, p. 61. Doc. N° 3. Carta del General Carratalá al de igual clase Alvarez. 13 de junio de 1830.  
*Ibidem*, pp. 96-97. Doc. N° 18.  
Otras referencias sobre el tema de la Escuadra española después de la Capitulación: de Chorrillos, 9 de enero de 1825, el Capitán Caddy, de un bergantín inglés, habla de la salida para Manila del *Asia* y del *Aquiles*, del *Constante* y *Pezuela* para Cádiz y dice que ignora el destino de otros buques; no menciona el nombre del buque francés en el cual sale el Virrey y los principales jefes— ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, enero. Es una comunicación de José Pascual de Vivero.  
Ver GACETA DEL GOBIERNO, del 25 de marzo de 1826. GUILLEN, Julio... *Ibidem*, T. II, pp. 193 y 16.  
TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. II, Apéndice N° 3, pp. 87-88. Doc. N° 12.  
Valdés comenta que hubo el propósito de presentar a Olañeta en su levantamiento "...como afecto á V. M. y á nosotros como sospechosos..."— *Ibidem*, T. I, segunda parte, p. 79.

## Capítulo XIX

### EL SITIO DEL CALLAO

El asedio de las fortalezas del Callao y la defensa de Rodil pertenecen a la historia marítima del Perú. No es sólo el bloqueo por mar al cual se somete el "fuerte", no es sólo el presunto vínculo con la Escuadra española dentro de la estrategia que con ilusión, en su primer tiempo, contempla Rodil; está en juego el dominio tranquilo del Apostadero del Callao, en la porfiada resistencia después de la "capitulación" de Ayacucho.

En su útil memoria —no obstante el egocentrismo que reitera el Padre Vargas Ugarte— exalta Rodil la importancia del Callao

*"...como Puerto central del Pacifico, como punto fortificado para apoyo de operaciones militares, y como depósito de muchos útiles de guerra mui difíciles de adquirir y situar sin grandes costos y riesgos en las provincias interiores, era incalculable: los enemigos lo conocían como nosotros, y solo la confianza excesiva, o los desórdenes inherentes a una revolución como la que han promovido en estas regiones, pudo esponerlos a perderla, volviendo sus propios soldados a enarbolar nuestro pabellón en Febrero del año próximo pasado..."<sup>1</sup>.*

El levantamiento del rioplatense Moyano y sus pocos compañeros, como lo dice Rodil, el 4 de febrero de 1824, representa grave contraste para la patria y el regreso del famoso bastión a la bandera del Rey.

Rodil, quien se halla en la provincia de Ica, recibe el nombramiento de Gobernador de la Plaza del Callao y Comandante General de la División de Lima.



El Coronel José María Casariego, a través de un oficio, desde el Castillo del Real Felipe, 7 de febrero de 1824, notifica a Rodil, Comandante General de la División Central en Pisco, “...*el fausto suceso del Callao...*” y solicita la protección de las fuerzas de su mando<sup>2</sup>. Rodil comunica a Canterac, el día 11, que envía al Comandante Jefe del Estado Mayor de su división, don Isidro Alaix, y al Capitán don Sebastián Riera, quienes se embarcarán en la lancha con los pliegos que remite y 10,000 pesos para “...*la digna guarnición del Callao. Estos, sin embargo, llevan mis instrucciones de explorar, reconocer y asegurarse antes de desembarcarse en tierra, si ocurrió alguna novedad que les precise a regresar...*”<sup>3</sup>.

Es interesante considerar la intimación de Guise a Moyano, Comandante de las tropas de Río de la Plata en el Castillo de la Independencia, para que regrese a la patria. Ofrece olvido de todos los errores, ofrece amplio reconocimiento y recompensas:

*“Pero sea lo que fuere el origen de todo, debe V. estar entendido que mi venida a este Puerto no tiene otro objeto que escuchar pacíficamente los motivos que hubieren dado lugar a este suceso, y servir de mediador con el Gobierno para que sean satisfechos del modo posible, concediéndose lo que fuere justo, a fin de cortar toda desavenencia, y que el Perú nunca maldiga la memoria de los mismos a quienes entregó su corazón con tanta sinceridad y confianza”*<sup>4</sup>.

Es pesimista la impresión inicial de Rodil sobre el fuerte del Callao. Lo ve de “segundo orden” y asimismo deficiente, dentro de ese nivel. Que la artillería es pobre; que es insalubre, “...*muy cálido y muy húmedo...*”; su dotación es de 3,200 hombres, 700 artilleros, 2,000 infantes, 200 de caballería y 300 zapadores; tienen víveres para un año y 500,000 pesos en Tesorería<sup>5</sup>. Comenta, además, que hay mucha gente recluta.

El tiempo decisivo para Rodil se inicia cuando él en su “memoria” comenta

*“...la infausta escaramuza de Junín el 6 de Agosto, y la desgraciada que sobrevino el 9 de Diciembre en Ayacucho, donde las armas del REY y el nombre español, tan costosamente sostenido y encumbrado en el Perú se sumergieron en un Océano de inominia”*<sup>6</sup>.

En el mes de diciembre llega al Callao el navío inglés *Cambrigde* y en él, el Comandante Gascón, comisionado por Canterac para darle parte de la capitulación de Ayacucho. En estas circunstancias Rodil establece contacto con Guruceta, Jefe de la Escuadra; con Quintanilla, en Chiloé; intenta establecerlo también con Olañeta, en el Alto Perú. Su tesis es rebelde, pugnaz, opuesta al reconocimiento de la “capitulación”. Es interesante analizar sus argumentos. Para él “*la contienda no es de*

## EL SITIO DEL CALLAO

*las regulares u ordinarias de nación a nación: es de disidentes contra leales..."* Dice que en el suceso de Ayacucho no hay fundamento para la entrega de la Plaza del Callao. Cree, dentro de la exaltación de sus medios y posibilidades, que las fuerzas navales del Rey, con la Plaza del Callao y con Chiloé, pueden cambiar el rumbo que se desprende del triunfo de Ayacucho.

*"Las fuerzas navales enemigas eran mui inferiores a las del REY N. S. en el Pacifico; y con ellas, con el distrito de Chiloé, y con la plaza y puerto del Callao, Bolívar y la llamada victoria de Huamanguilla significaban menos en la suerte política del Perú"*<sup>8</sup>.

Un fragmento de la memoria dibuja muy bien la postura intransigente y soberbia de Rodil.

*"Los dos [Bolívar y él] nos observábamos en posiciones mui diferentes, y si él desde la suya se figuró gratuitamente que le tenia miedo, yo desde la mía pude persuadirme que él no podía militarmente infundírmelo. Todo era suyo menos lo que era de mi Soberano en el Callao..."*<sup>9</sup>.

Ante la noticia del retiro de la Escuadra del Pacífico, perdidas sus esperanzas de la coordinación con Guruceta y con su escuadra, es tremendo el desconsuelo de Rodil. Dice del Jefe de la Marina española en el Pacífico: *"...parece haberse decidido a abandonarme..."*<sup>10</sup>.

*"En el momento presente me corresponde deducir que si Guruzeta tuvo instrucciones para proceder así, debiera atemperarlas a las circunstancias, a fin de hacerlas menos ruinosas a un Soberano digno de ser bien servido. El ejemplo que me ha dejado es tan pésimo, que no tengo noticia, ni la presentan semejante los anales militares. Sin enemigos que le pudiesen batir: árbitro de destruirles sus buques en detall: con promesa de S. M. según su dicho de que en Noviembre debían de incorporársele refuerzos poderosos. ¿Qué debió temer? Qué le costaba el certificarse de la suerte de estos Castillos, cuando no le apuraba la estación bonancible para Manila? Por su ausencia precipitada y escandalosa, me he quedado solo a recibir los golpes de un enemigo orgulloso y astuto; pero no importa; miro con una serenidad casi fría el verme enterrado entre los escombros de una plaza que me obligaron a mandar para que en un evento pereciese envuelto en ignominia"*<sup>11</sup>.

Si bien desde el punto de vista de la coordinación militar, si bien desde el punto de vista de las ilusiones de la formación de una nueva fuerza, se entiende el desconsuelo de Rodil, no puede aceptarse su apreciación sobre Guruceta, quien acata la Capitulación de Ayacucho.

Queda así establecido, para enero de 1825, el sitio de Rodil en los Castillos y establecida su irrevocable decisión de continuar como reducto del soberano español en el Perú.

Ahora su historia tiene dos facetas distintas e interesantes. Una, la vida en los Castillos, sus aspectos domésticos y políticos, sus minuciosas y sus grandes cuestiones; y el bloqueo marítimo que se aplica sobre el "fuerte"<sup>12</sup>.

La tesis estratégica es de verdad simple. La defensa de los Castillos con una escuadra con señorío en el Pacífico puede representar un elemento valioso en la política del Rey. La defensa del Real Felipe sin escuadra es un acto de afirmación personal, de valor, de gallardía, pero sin ninguna posibilidad, sin ninguna significación en el campo militar o político<sup>13</sup>.

### LOS BUQUES QUE PARTICIPAN EN EL BLOQUEO

Del lado independiente Rodil mismo da cuenta de los siguientes buques:

| <i>Buques</i>                    | <i>Caño-<br/>nes</i> | <i>Calibre</i>                      | <i>Hombres</i> | <i>Provin-<br/>cias<br/>a que<br/>pertenecen</i> |
|----------------------------------|----------------------|-------------------------------------|----------------|--|
| <i>María Isabel</i> .....        | 48                   | de a 12.....                        | 300            | Chile  |
| Ber. gol. <i>Moteczuma</i> ..... | 1                    | de a 24 girat.º<br>y 8 de a 12..... | 45             | Yd.  |
| <i>Fragata Prueba</i> .....      | 44                   | de a 24, 26 y<br>18 de a 18.....    | 250            | Perú   |
| <i>Corbeta Limeña</i> .....      | 20                   | de a 12 y 8.....                    | 60             | Yd.  |
| Berg. gol. <i>Macedonia</i> .... | 1                    | de a 24 girat.º<br>y 8 de a 12..... | 40             | Yd.  |
| Berg. <i>Congreso</i> .....      | 20                   | de a 8.....                         | 60             | Yd.  |
| <i>Corbeta Pichincha</i> .....   | 18                   | de a 12 y 8 ca-<br>rronadas.....    | 60             | Colombia   |
| Berg. <i>Chimborazo</i> .....    | 16                   | de a 8.....                         | 45             | Yd.  |
| Tres lanchas cañone-<br>ras..... | 3                    | de a 18, 12 y 8                     | 54             | Perú   |
| <b>Totales</b> .....             | <b>171</b>           |                                     | <b>914</b>     | <sup>14</sup>                                    |

Las fuerzas navales realistas se integran de la siguiente manera: el bergantín corsario *Moyano*, 100 hombres, con su Capitán Saturnino Barinaga, tiene un cañón de a 18 de bronce de la Plaza y 8 carronadas de a 12. El bergantín *Constante*, cañón de bronce de a 18 de la Plaza y 8 carronadas de a 12; 90 tripulantes

de mar, 30 soldados al mando de don José Martínez, víveres para cuatro meses; "...se le hicieron 22 remos largos y 3 embarcaciones menores". El bergantín *Pezueta*, 18 cañones de a 12, 90 hombres de mar y 30 de guarnición. El bergantín *Ica*, alias *Moquegua*, 18 cañones de a 18 de hierro cortos en entrepuentes y 12 carronadas de a 12; 150 hombres de mar y 50 soldados al mando del Teniente de Fragata don Pedro Goult. La *Venganza* "...anclada en la bahía..." El *Asia* y el *Aquiles* son reparados en el Callao y se aumenta su poderío.

Rodil comenta que los bergantines *Moyano* y *Constante* con sus salidas en corso ayudan grandemente a las comunicaciones y compensan su costo<sup>15</sup>.

En cuanto al personal hay varios matices. Se enganchan los extranjeros al servicio, para evitar, afirma Rodil, pasen a los enemigos<sup>16</sup>. En otro caso afirma que hay mucha gente que no es de mar, pero muy entusiasta<sup>17</sup>.

Es interesante la referencia que ofrece Rodil en su "memoria" sobre el trabajo de la maestranza del Callao durante el año 1824. Hay minuciosidad en la descripción de las lanchas; menciona los botes al servicio de las mismas; la falúa de la capitania del puerto y el bote para la ronda en la bahía; canoas de pesca, con tres hombres "...cada una para escuchas en las noches oscuras..."; los barquitos aparejados de goleta para el tráfico desde Pisco hasta Chancay y para proveer a la plaza de menestras, azúcar, aguardiente, etc.; una chalupa con 12 remos para correos de costa hasta Pisco<sup>18</sup>.

El desarrollo del bloqueo es significativo desde el orden técnico, político, y humano general. En el orden técnico hay dos aspectos en la tarea del bloqueo: primero, el marítimo por las escuadras peruana, chilena y colombiana; segundo, el bloqueo por tierra con su punto nuclear en Bellavista. En el orden político, el bloqueo de Rodil vive un símbolo capital: se trata de concluir con el reducto del dominio del Rey en el Perú y tiene su acción un valor psicológico indudable. En el orden humano general, no sólo la tenacidad del mismo Rodil sino la acción de sus hombres, la decisión obcecada, pero digna, de luchar, merece, no obstante su error, consideración y respeto.

El bloqueo marítimo, que es el que nos corresponde estudiar, tiene tres momentos que se pueden definir en función de los jefes de la Escuadra bloqueadora. El primer instante es el que manda Guise, el segundo, a cargo de Blanco Encalada, el tercero, bajo Illingroot.

Por la ausencia de Guise, quien se encuentra en Guayaquil, —tema que estudiamos luego— asume la dirección del bloqueo el Almirante Blanco Encalada. Propiamente para el 10 de enero de 1825 queda establecido el cerco marítimo de una manera formal.

Paz Soldán comenta, con tino, la actitud del Gobierno chileno para enviar la ayuda con la expedición de Blanco Encalada.

*"Queriendo el Gobierno de Chile desvanecer la opinion muy fundada, de que no queria auxiliar al Perú; y considerando que la guerra que se sostenia no solo era guerra del Perú, sino tambien guerra de Chile, ordenó que todos los buques de que podía disponer dieran á la vela al mando del vice-Almirante Blanco, para ponerse á las órdenes del Libertador"*<sup>19</sup>.

Rodil, cuando se entera de la venida de Blanco Encalada al Callao para estrechar el bloqueo, envía buques a Quilca para detener dicho movimiento.

El padre Vargas Ugarte comenta que el bloqueo

*"...fue ineficaz en un principio y aun después de la llegada de Blanco Encalada; este jefe incurrió en algunos descuidos. Estos dieron motivo a que la junta de gobierno, en ausencia de Bolívar, le llamase la atención. Esto bastó para que decidiese dejar las aguas del Callao, bajo pretexto de una campaña sobre Chiloé, necesaria, sin duda, y sobre la cual ya se habían cambiado ideas"*<sup>20</sup>.

El 24 de febrero de 1825 un decreto de Bolívar establece que la dirección inmediata de la Escuadra bloqueadora del Callao pertenece al Consejo de Gobierno<sup>21</sup>.

Blanco Encalada continúa en el Callao hasta el mes de octubre de 1825, e Illingroot, como dependiente del Consejo de Gobierno, asume para este tiempo —exactamente el día 13— el mando de las fuerzas bloqueadoras. Guise debe venir al Callao al mando de la Escuadra peruana como jefe de la misma, mas en Guayaquil tiene desacuerdos con Paz del Castillo sobre asuntos vinculados con el pago de la marinería. Este lo invita a tierra y *"...como Guise acudiese a la cita, arteramente lo hizo su prisionero"*<sup>22</sup>.

Juan Illingroot es un capitán al servicio de Colombia, manda antes *La Rosa* y gana la confianza de Bolívar; viene al Callao con su enseña en la fragata *Protector*.

Coméntase que en tiempo de Blanco Encalada se incurre en errores en la acción de bloqueo y algunas naves pueden así violarlo. Illingroot, *"...secundado por el mayor de órdenes Simpson y el capitán Jones, puso mayor cuidado en cerrar la entrada a toda clase de embarcaciones y colaboró estrechamente con los de tierra para dominar a Rodil"*<sup>23</sup>.

Son útiles algunas reflexiones sobre el bloqueo mismo. No puede desconocerse la visión de Bolívar en el mantenimiento y fortalecimiento de una marina independiente, básica para la acción contra Rodil, labor que se facilita por la ausencia de

Guruceta del Pacífico, mas, en todo caso, absolutamente indispensable para la eficacia del cerco<sup>24</sup>.

Parece también cierto que la relativa tolerancia del bloqueo en su primer tiempo le permite a Rodil recibir buques con elementos para "...almacenar buena cantidad de viveres"<sup>25</sup>.

A más de los barcos principales, que se mencionan y que intervienen en el bloqueo, hay, igualmente, canoas con el mismo objetivo. Por disposición de Bolívar, de marzo de 1825, se enganchan a marineros extranjeros entendidos en artillería, para reforzar la dotación técnica de los buques<sup>26</sup>.

Rodil en su "memoria" ofrece, no obstante el personal planteamiento ya mencionado y conocido, una información muy útil con matices del bloqueo. Interesan algunas citas exactas para poder comprender lo que es el sitio y reconstruir de alguna manera su carácter y su ambiente:

*"...había de repeler los ataques y la influencia mortífera y volcánica de un bloqueo de tres buques de guerra, que a las órdenes del intrépido Ynglés Guisse, me tenían en inmediata y continua zozobra"*<sup>27</sup>.

Otro testimonio: las labores del puerto

*"...se hicieron a la vista y bajo los fuegos del intrépido inglés Guisse, Comandante de las fuerzas bloqueadoras, al cual, poco antes de mi ingreso en el Callao, no hubo con qué hacerle resistencia una noche que emprendió incendiar el puerto abrigado o protegido de la obscuridad y quemó la fragata Venganza, anclada en la bahía como de desecho"*<sup>28</sup>.

La intensidad de la lucha lo muestra este fragmento: los *"...proyectiles terrestres cruzaban sus fuegos convinados con los del mar, de manera que no había en la Plaza punto alguno que no fuese mortífero"*<sup>29</sup>.

*"...por mar con botes, canoas, barriles, proclamas preservadas en botellas..."* los enemigos han tratado de llegar al fuerte<sup>30</sup>.

Hay un tema que es perfectamente discutible. La audacia de los atacantes bloqueadores. Cabe esta pregunta, que responde el padre Vargas Ugarte: ¿los bloqueadores de Rodil en 1825 tienen la misma energía y audacia que los hombres de Cochrane en 1819 y en 1820?

*"El ataque por mar ni se intentó siquiera, y quien recuerde los intentos de Lord Cochrane, en 1819, por apoderarse del Real Felipe, que no se aceptaron, y la toma de la fortaleza de Valdivia, al siguiente año, con sólo sus marinos y 250 hombres que le facilitó Freire en Concepción, no podrá menos de pensar que en la escuadra bloqueadora del año 1825 no había hombres del temple y de la audacia del almirante inglés"*<sup>31</sup>.

Iniciado el levantamiento de febrero de 1824, que ocasiona el pase de los Castillos a la Bändera del Rey, se captura el bergantín *Balcarce*, la fragata *Guayas* y un bergantín más destinado al corso. Guise, para obtener nuevamente dichas embarcaciones, establece el bloqueo por indicación de Bolívar y como lo recuerda Melo se mantiene "...en el cabezo de la isla San Lorenzo..." y para el 17 de febrero demanda la entrega de las citadas unidades. El 19 y el 21 de febrero ataca sin mayor éxito. El 25 reitera la ofensiva mediante tres lanchas con 20 hombres cada una, a órdenes del Comandante de la *Protector*, Robert Biset Addison. Del ataque viene el abordaje de la *Guayas* y su captura; más tarde, ataca la *Santa Rosa*. Refiere Melo que entre tanto escapa "...el Barcarce, sin que la Protector lo estorbara por atender de preferencia á la protección de sus embarcaciones menores, estrechadas por las cañoneras del puerto"<sup>32</sup>. Al no poder retirar a sus presas del puerto, el Capitán Biset Addison ordena prenderle fuego, lo que se opera en la *Guayas* y la *Santa Rosa*

*"...picados los cables y sueltas al desgaire envueltas en gruesas llamaradas, cayeron ardiendo sobre otros buques en los que á su vez prendió el voraz incendio, cuyo resplandor iluminaba la bahía con destellos siniestros, y al par que acababa la noche, se producía mayor confusión por el afán de los otros buques en cambiar fondeadero, para evitar las llamas y el peligro de que funcionara la artillería de los fuertes"*<sup>33</sup>.

Biset Addison, prosigue Melo, captura cuatro de los buques y sale de la rada antes del amanecer; entre tanto Guise fondea en la isla de San Lorenzo<sup>34</sup>.

El 5 de setiembre de 1824 los españoles atacan con ocho lanchas cañoneras y cuatro falúas a los buques de Guise, quien consigue hundir una lancha y poner en fuga a las otras. Dos días después, los españoles insisten en el ataque contra las fuerzas que se encuentran en la isla San Lorenzo. Están la fragata *Protector*, la goleta *Macedonia*, el transporte bergantín *Rápido*, la corbeta *Pichincha*, el bergantín *Chimborazo* y la goleta *Guayaquileña*. Esta flota, al advertir el movimiento de los españoles, toma rumbo al Oeste con el apoyo de la neblina<sup>35</sup>.

Hay algunos testimonios interesantes de lo que puede entenderse como labor administrativa de Rodil durante el sitio. El 1º de mayo de 1824, en el Callao, como Comandante General de la División del Norte del Perú y de las fortalezas del Callao, y como Gobernador Intendente de esta provincia, promulga un reglamento provisional e interino de comercio, de mar y tierra, "...que rija al Puerto del Callao..."<sup>36</sup>. El 14 de octubre de 1825 se dirige a los "*heroicos defensores del Callao*" en una proclama en la "*...celebridad del cumpleaños del Rey Nuestro Señor*"<sup>37</sup>.

En el curso de diciembre de 1824, prisionero el Capitán Goodrich, sus oficiales y la tripulación de la fragata de nombre *China*, por acciones de contrabando, Rodil manifiesta que reciben buen trato y es preciso conservarlos bajo prisión hasta que pueda desarrollarse el proceso<sup>38</sup>. Es interesante, sobre el mismo tema, la comunicación de Isaac Hull, Comandante de la fragata de los Estados Unidos, en el Callao, en defensa del navío americano *China*<sup>39</sup>.

En enero de 1825, el día 8, Rodil se dirige al mismo Comodoro Hull, Comandante de la fragata de guerra de los Estados Unidos, para protestar por la protección que concede a cuatro lanchas que "...se llevó de este Puerto traidoramente el Alférez Alonso San Julián"<sup>40</sup>. Rodil vive un momento difícil y un hecho doloroso se suma a ello. La salida del Teniente Alonso San Julián de los Castillos y su pase al lado de la Patria. Rodil en fragmentos de su memoria comenta el daño grave de la traición de Alonso San Julián "...a quien Bolívar confirió luego el mando de las mismas lanchas, empezó inmediatamente a hostilizarme con las únicas armas de mar que tenía para defenderme"<sup>41</sup>. Illingrot (sic) el 17 de junio de 1825 recomienda a Blanco Encalada la persona de San Julián:

*"La meritoria conducta del 2º Teniente Dn. Alonso San Julián, desde el atrevido hecho de pasar a nuestras banderas con las fuerzas que estaban a su cargo hasta el presente momento, habrá merecido toda la aprobación de V.E., no lo dudo.— El nos dio por su arrojo un arbitrio para molestar al enemigo y estrechar el bloqueo de una manera que apenas proporcionaba la Escuadra Combinada..."*<sup>42</sup>.

En 1824, en el mes de diciembre está en la rada del Callao el navío inglés *Cambridge* al mando de Tomás Santiago Maling, Comodoro de dicho navío y de las fuerzas navales inglesas en el Pacífico. En comunicaciones cambiadas entre Rodil, Maling y Villazón se relata la visita que realizara el ayudante de Estado Mayor don Bernardo Villazón a dicho buque de acuerdo con la invitación del Comodoro inglés para "...tratar del arreglo definitivo de las capitulaciones que se suponen hechas por el General Canterac después de la batalla de Ayacucho"<sup>43</sup>. Dice Villazón que entrega al Comodoro Maling las comunicaciones y

*"...cuál fué mi sorpresa cuando ví a su inmediación a los Gefes españoles Don Dionisio Marcilla, Don Ramón Gascón, y al ex-ministro del Perú Don Bernardo Monteagudo. En esta perplexidad, pasando a la cámara, el ex-ministro me dijo: "Gascón viene con oficios del General Canterac para poner a disposición del Libertador las Fortalezas del Callao", a lo que contesté: "que ni estaba autorizado para recibir*



*tales documentos, ni menos para hablar de la entrega de la Plaza..."<sup>44</sup>.*

Prosigue Villazón, que ante esto preguntó a los jefes españoles "*¿qué negociaciones traían asociados con Monteagudo?*". Gascón contestó "*el Ejército tronó...*" y Marcilla le expresó que "*...no sentía otra cosa sino haber entregado sus Escuadrones sin dar una cuchillada*"<sup>45</sup>.

Es ilustrativo, interesante, inclusive ameno, dentro de lo dramático y violento, el minucioso relato que propone Rodil, de la vida de los Castillos durante el sitio. Sujeto, como antes se dice, a su carácter personal, mas, en toda forma, hay que ver lo medular que vive en el texto, siempre fuente valiosa para construir el ambiente y la vida de los sitiados.

Descúbrese el sentimiento, la sensación de abandono en que se encuentra Rodil, quien ante esto acrecienta su voluntad de lucha.

*"Púseme a explorar el Departamento llamado Apostadero, donde no había ni hay un individuo del cuerpo general de la Armada, y me encontré sin hombres y sin repuestos de ninguna especie y sin arbitrios para proveerlo"*<sup>46</sup>.

Manifiesta que luce un alistamiento de matrícula de marinería y que ocupa a 50 personas del pueblo en obras del puerto, y así puede avanzar en algunas operaciones felices<sup>47</sup>.

Con ufanía, proclama el 30 de mayo de 1825: "*Nosotros vamos a ser en el Perú el primer baluarte de un orden público*"<sup>48</sup>.

Renueva el tema que se expresa en diversos testimonios sobre la participación de los ingleses en la guerra "*...inclinados a los disidentes, mas o menos recatados según la conveniencia que presentaba a su comercio y al estado político de la Europa...*"<sup>49</sup>.

Ya cuando la situación se presenta difícil ordena que todos los que no puedan "*...subsistir con sus provisiones e industrias...*" salgan del Callao. El combate es duro.

Procura levantar, animar, el valor de los soldados "*...hasta despreciar los enemigos más de lo que yo deseaba*"<sup>50</sup>.

Hay múltiples expresiones sobre la defensa:

*"...tuve que prepararme a la dirección de sus ataques y sus obras para contraponérselas sin despreciar una bala, un adobe, una estaca ni un día de trabajo en toda clase de hombres y mugeres de mi jurisdicción, por que nada hay superfluo y que no sea necesario poner en movimiento, logrando por este medio construir quince hornillos con sus salchichas y guías, colocando en cada uno un quintal de pólvora..."*<sup>51</sup>,

y el entusiasmo y la constancia de la gente que no se deja seducir por las ofertas y las palabras de los "enemigos". Procura analizar el agua por temor a que se intente infectarla.

*"...me están atormentando las enfermedades de escorbuto, vicho o disentería e hidropesía, peculiares de navegaciones y sitios largos, y obran en la guarnición como epidemia mortífera, de suerte que me va encerrando en el sepulcro los cimientos de mi existencia. Yo me encuentro muy superior a todos los inconvenientes que presenta mi situación; pero tengo que inclinar el corazón y la cabeza muchas horas del día y la noche al sentimiento de no poder vencer este cruel enemigo. Me conozco intolerable en este extremo a los facultativos y subalternos todos del País dedicados a la curación y asistencia de los enfermos; todas las noches entro personalmente en conferencia médica, o de ambas facultades, mas nada puedo avanzar en esta dedicación continua: no tengo bastantes departamentos para hospitales"<sup>52</sup>.*

Hay otros fragmentos que no puede dejar de citarse. Es un elogio de la gente que está con él:

*"Mis camaradas de todas armas y mis súbditos lo han acrisolado a la faz de todo el mundo, sin duda ni réplica; y ningún futuro próspero o adverso se lo podrá obscurecer. Una plaza sencilla que resiste a un contrario triunfante y engreído, causándole pérdidas, gastos y trastornos muy considerables, sin que los estragos que hace en sus fortificaciones y defensores altere ni debilite la resolución de la defensa; una guarnición muy corta, fatigada y disminuida por un sitio tan largo en un clima mortífero; un ánimo valiente, tan igual y conforme en todos para sufrir las agitaciones de la guerra; la imagen melancólica de las enfermedades y los contagios; y el tormento pausado de las privaciones y escaseces, forman ya un espectáculo imponente, separado del miserable curso de la envidia, de los errores parciales, de las pasiones bastardas, y de los sentimientos mezquinos: es un espectáculo militar visto por primera vez en las costas del Mar del Sur, y de su clase o circunstancias acaso el único en todo el Continente Americano"<sup>53</sup>.*

En este texto se perfila una expansión íntima, es una confianza de Rodil.

Ya de los días finales del asedio, son estas frases:

*"...habiendo muerto de todas clases de infortunios lo más florido, mejor y más antiguo.*

*En crisis tan amarga y tan negra para un Gobernador, destituido de toda esperanza de auxilio, poco o nada me quedaba que discurrir o arbitrar, cuando todo se había agotado. No existía animal viviente para medicinas: los perros, gatos y ratones habían desaparecido como manjares apetitosos: las aves de mar y tierra más despreciables, lobos marinos, mariscos y todo ser animado, menos los racionales,*

*fueron alimento de la lealtad y valor del Callao: la pesca ha sido precaria y en lo general mui retirada y mui afuera del tiro de cañón, principalmente durante los últimos meses del año anterior..."<sup>54</sup>.*

Bolívar, desde Pativilca, en febrero de 1824, agobiado por la situación de los Castillos, le encarga al general Enrique Martínez la responsabilidad del ataque. Encomienda Bolívar que se reúna el material, se reclute gente, se ordene a Guise que actúe contra los buques españoles, mas todas las órdenes quedan un tanto en suspenso, pues una comisión del Congreso quiere deliberar con Bolívar el contenido de las mismas<sup>55</sup>.

En el mes de enero de 1826 se realizan las negociaciones para la capitulación y entrega del "fuerte". Se inician el 11, se firman el 22, y se entregan los Castillos el día 23 de enero de 1826<sup>56</sup>. La *Gaceta de Gobierno* de ese día manifiesta que en Bellavista, el 22, el General Bartolomé Salom se dirige al Ministro de Guerra y Marina, General Juan Salazar, para referirse a la "capitulación" definitiva con el General Rodil<sup>57</sup>. La "capitulación" establece el libre embarque de los que deseen marchar a España, por cuenta de los "disidentes"; autorizase asimismo el embarque de equipajes y efectos; amnistía general, sin excepción "...por servicios i opiniones anteriores"; permítase a Rodil llevar a la Península las banderas de los cuerpos del Infante, y de Arequipa, los "papeles reservados" y los "...protocolos de las presas hechas por los realistas en aquel tiempo"<sup>58</sup>.

*"En consecuencia, hoy 23 de Enero de 1826 han sido entregadas estas fortalezas consiguiente a Capitulación y después de haber disparado 74.014 tiros de cañón, obús y mortero; 34,700 de metralla; y sufriendo a los enemigos 20.317 balas de grueso calibre, 307 bombas e incalculable número de metralla, por ser el proyectil de que más abundaban y usaban, al paso que abanzaban sus obras sobre la Plaza, acompañándome el sentimiento innato que el amor español inspira a todo Gefe, que nunca ha tenido otro anhelo que la mayor prosperidad de los derechos de la Monarquía y felicidad de las armas de Su Real Magestad, bien persuadido que en esta ocasión estraña practiqué cuanto me sujirieron mis conocimientos y obligaciones de honrado y leal vasallo. Si otro de más genio en mi puesto, con todo lo que me ha envestido, y no hago más que apuntar en esta Memoria, pudiese prometerse resultado más digno de los intereses de mi Soberano, como de los heroicos defensores del Callao, siento no le haya cabido la suerte que a mí me ha asaltado, y yo me lamentaré de no haber sido uno de los felices súbditos a sus órdenes en este sitio, para adquirir una satisfacción*



General Bartolomé Salom. De Adolfo P. Carranza, *San Martín*. Buenos Aires, 1905, p. 240.

*más dichosa y más gloriosa a mis conmlitares y beneméritos habitantes de este vecindario, fiel en la mayor parte*"<sup>59</sup>.

Es interesante la circunstancia del viaje de Rodil a España. El mismo día de la "capitulación", después de salir con bandera y honores, se embarca con un grupo de oficiales<sup>60</sup>.

El 27 de julio de 1825 entran en el Callao las fragatas de guerra inglesas *Briton* y *Tartar*; la primera al mando de sir Murray Maxwell y la segunda bajo el gobierno del señor Brown. La presencia de estas naves está vinculada con los reclamos del Comodoro del *Cambridge*, don Tomás Santiago Maling.

En este buque, el *Briton*, al mando de Maxwell, viajan Rodil y unos pocos oficiales. El ayudante del Estado Mayor don Bernardo Villazón, pasa a bordo de la nave inglesa para solicitar el viaje en ella. Maxwell, el mismo día le contesta a Rodil:

*"...me veo sumamente lisonjeado y complacido con la pro-poción que U. me hace de venir a bordo de la Briton, en donde tendré la infinita satisfacción de probarle por cuantos medios estén a mi alcance, la alta estimación que profesamos a U. cuantos servimos bajo la bandera británica por su noble y magnánima defensa de los Castillos del Callao.*

*He ordenado a mi Cirujano que vaya mañana a la Ysla para asistir a los Oficiales de U. que se hallen allí enfermos, y que continúe diariamente en proporcionarles sus consue-los y asistencia médica*"<sup>61</sup>.

En el Epistolario de Bolívar, tan rico en reflexiones y análisis personales, hay múltiples referencias al sitio del Callao. Desde Lima, el 9 de enero de 1825, le dice a Paz del Castillo: "*La "Pichincha" bloquea el Callao, y el "Chimborazo" hará lo mismo cuando llegue*"<sup>62</sup>. Pocos días mas tarde, a Blanco Encalada: "*Con mucho gusto he sabido el arribo de Ud. a estas costas a darnos auxilio contra el Callao*"<sup>63</sup>. A Jacinto Lara: "*Estoy procurando estrechar el Callao por mar y tierra a fin de que se rinda pronto*"<sup>64</sup>. Hay optimismo en una comunicación a Santander: "*El Callao se mantiene firme, porque aun no han llegado las tropas de Guayaquil, y por fortuna está bloqueado. No obstante todo, creo que no durará la plaza en poder de los españoles dos meses*"<sup>65</sup>. A Sucre le menciona, como un principio del bloqueo, la mayor intensidad que prepara: "*Dentro de tres o cuatro días empezará el bloqueo y sitio del Callao. Ya tenemos aquí más de 3,000 hombres para emprender esta operación*"<sup>66</sup>. Nuevamente a Santander: "*Nuestro sitio del Callao continúa con alguna actividad; ya tenemos plantada una batería y un mortero, y con la llegada de Illingworth con los buques del Perú lo bloquearemos más fuertemente*"<sup>67</sup>.

*"El Callao es el sólo que combate, mas su obstinación no lo salvará de su infalible caída dentro de dos ó tres meses. Por estas consideraciones repito a Ud. que disponga*

**REPUBLICA PERUANA**



El Consejo de Gobierno.

• Atendiendo.



I. Por las heroicas acciones del ejército peruano, y de la ciudad de Arequipa se debe la importante toma de la plaza del Callao.

II. Se es un deber del gobierno premiar la valentía y sacrificios de los héroes, dándoles una prueba de su gratitud.

Ha venido en decretar y Decretó:

1º Se creó una medalla, que tenga un reverso con una Cruzada Nacional, y el siguiente mote: Toma del Callao en 1826.

2º Esta medalla la llevarán los señores al pecho pendiente de una cinta violeta blanca, y concedida los generales, jefes y oficiales de 3º, y los indios: dos de cobre de plata.

3º Los jefes oficiales y tropa que se hubieran distinguido en acción de guerra, durante el sitio,

disfrutaron por toda su vida, el sueldo integro que gozaban el día que se inutilizaron.

4<sup>a</sup> A las familias de los jefes, oficiales y tropa que hubieron muerto en acción de guerra durante el sitio, se les conceden las mismas gracias que se decretaron en 27 de Diciembre de 1824, a los de los que fallecieron en la gloriosa acción de Ayacucho.



5<sup>a</sup> A los generales, jefes, oficiales e individuos de tropa que hubieron actuado en el sitio se les concede como gratificación igual por clases a la que se dió a los voceros en Peruvia y Ayacucho.

6<sup>a</sup> A los generales, jefes, oficiales y tropa que fueron agraciados con la gratificación de Ayacucho, y se han hallado en el sitio no a los abonaron la diferencia que haya entre la clase que entonces tenían, y la que actualmente obtienen.

7<sup>a</sup> El General en jefe del ejército sitiador.

pasado al Ministerio de la guerra ciertos sumarios  
enales por duplicado de los individuales del oficio.  
y de la escuadra que consisten en recibidos a la  
gratificación.

El Ministro de Estado en los departamentos  
de guerra y Marina queda encargado del cum-  
plimiento de este decreto. Impresiones, publicaciones,  
y circulere. Dado en el Palacio del Gobierno -  
gobierno en Lima a 1.º de setiembre del 1826.

J. de la Cruz  
Nicolás Manuel  
Pere de Larrea  
y donado

Por orden de S. E.

Juan Salazar





*desde luego de 3 ó 4,000 colombianos de los que están en el Perú*"<sup>68</sup>.

En mayo, desde Arequipa, le dice siempre a Santander, que la toma del Callao será "...en todo agosto..." y que para esa fecha mandará 3,000 soldados de las tropas de Colombia; que antes no puede hacerlo porque la Escuadra que debe conducirlos está bloqueando el Callao<sup>69</sup>. Desde La Paz, en setiembre de 1825, dice que luego de la rendición del Callao sobrarán buques de guerra y tropas para la expedición a Chiloé<sup>70</sup>.

Dos cartas de Bolívar, ambas firmadas en Magdalena el 8 de febrero de 1826, una a Santander y la otra a Santa Cruz, manifiestan su regocijo por la nueva de la caída del Callao. A Santander: "*Ayer, al poner pie en tierra, fui saludado con la capitulación del Callao, que ignoraba por estar en marcha a esta ciudad*"<sup>71</sup>. A Santa Cruz: "*Ayer tarde desembarqué en el Chorrillo, y al pisar tierra supe la rendición del Callao, la llegada del general La Mar, y que en Lima todo marchaba regularmente bien*"<sup>72</sup>.

Es procedente pensar en el tipo humano variado que aparece entretrejado en el "asedio" del Callao. Rodil es, como bien se sabe y se comenta en este capítulo, no sólo el Jefe de la Plaza sino el protagonista de la "memoria" y el hombre que, evidentemente, por la constancia personal que imprime a la lucha, define el carácter de esta empresa de obstinación guerrera.

Rodil es un caso humano que merece interés. Hay en él, en su tarea en el Callao, dos instantes o dos etapas muy claras. Un primer momento de rebeldía, amargura, violencia, frente a la capitulación de Ayacucho; búsqueda de entendimiento con las fuerzas españolas de Guruceta, de Olañeta, en el afán de organizar una reacción en las fuerzas del Rey en el Perú. Este espejismo se desvanece, y habla en tono violento contra el Jefe de la Escuadra española, al alejarse Guruceta del Perú. Aquí comienza el segundo momento del Jefe del Callao cuando sabe que no va a recibir auxilios; para algunos es la obstinación de Rodil, para otros el heroísmo de un jefe aguerrido. En todo caso, hay que ver en Rodil, sin duda alguna, lealtad empecinada y terca, pero lealtad al fin de todo, sin recortes, a su monarca.

Entre todos los jefes de la generación de los "ayacuchos" —aunque este nombre resulta irónico y cruel para Rodil— es el Jefe del Callao el que llega a alcanzar en España, en la década del treinta, la situación más notoria en la vida política peninsular. En 1826, de retorno en España, es nombrado Comandante General de la Brigada de observación de Portugal. Dos años después es destinado a Madrid como Jefe de los Cazadores de la Guardia. En marzo de 1829 pasa a la Inspección General de Carabineros de Costas y Fronteras que él mismo organiza. Al año

## EL SITIO DEL CALLAO

siguiente es nombrado Capitán General interino de Aragón y en 1833, Capitán General de Extremadura. Ocupando este mando dirige, en abril de 1834, la invasión de Portugal. En junio del mismo año toma el mando de las tropas de Isabel II para luchar en las Vascongadas contra los carlistas, hasta que cesa en el mando en el mes de setiembre<sup>73</sup>.

Al embarcarse Rodil en el *Briton*, encuentra como compañero de viaje a José Andrews, viajero inglés, quien al referirse al jefe español, expresa:

*"Conmigo era pasajero y huésped de Sir Murray Maxwell, el general Rodil, último defensor del Callao. Parecía hombre caballeroso, de habilidad e incuestionable coraje y resolución como lo probó en la defensa del puerto del Callao. Tenía mucho de lo que se entiende por "grande de Castilla" en su aire y manera"*<sup>74</sup>.

Isidoro Alaix, el emisario de Rodil, en febrero de 1824, para confirmar la captura de los Castillos, es uno de los hombres que merece citarse en esta circunstancia. Le dice a su jefe:

*"El momento más feliz desde que tengo el honor de vestir el uniforme militar ha sido el de ayer á las 10 de la noche, hora en que llegué a estas fortalezas, después de haber vencido algunos obstáculos en la navegación..."*<sup>75</sup>.

Torrente se refiere al caso del mismo Alaix que está moribundo en el momento de la capitulación y recibe la curación pertinente<sup>76</sup>.

Salom es, sin duda, la figura principal desde el lado patriota en el "asedio" y el hombre que imprime energía y mayor vivacidad. El Gobierno reconoce su acción. El 24 de enero de 1826 el General Salazar, en nombre del Estado, manifiesta los evidentes servicios prestados y le da las gracias por su constancia<sup>77</sup>.

Un texto que recoge el *Republicano* de Arequipa en elogio de Salom y otro el *Depositario*, siempre en su línea polémica en defensa del Rey, pueden perfeccionar la imagen humana que se vive en esos años en contorno del asedio.

### SONETO A SALOM

*Tristes despojos de Ayacucho fueron  
Las últimas reliquias del tirano  
Que al Castillo por suerte del hispano  
De América el valor le redujeron.*

*¡Salom! ¡O Salom! allí te vieron  
Cual un nuevo Pompeyo, que tu mano  
Empuñando una espada, al inhumano  
Le obligas á rendir; a tí cedieron.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

*Con tus pechos heroycos libre á sido  
Una Lima, que contará en su historia  
El dia feliz que a tí solo es devido.*

*Tú le dás á la Patria nueva gloria,  
Ella recordará un hijo querido,  
Y le será Salom grata memoria.*

M. A. L.<sup>78</sup>.

*Valerosos militares  
seguid, seguid con teson  
hasta derribar en tierra  
el insurgente pendon<sup>79</sup>.*

*Por mar y por tierra embiste  
el intruso Dictador  
las fortalezas que el REY  
confia a nuestro valor.  
Defendedlas por deber,  
defendedlas con amor;  
pues os esperan dos premios,  
del Rey uno, otro de Dios<sup>80</sup>.*

## NOTAS AL CAPITULO

1. RODIL, José Ramón... *Memoria del Sitio del Callao*, pp. 4-5.
2. *Ibidem*, p. 139.
3. *Ibidem*, pp. 139-140-141.

Miller en sus memorias dice con error que el 18 de febrero se enarbola la bandera española en los castillos. Hay aquí en realidad dos aspectos: el momento del levantamiento de Moyano que es en la noche del 4 al 5 de febrero, y luego ya el instante en que se asume formalmente el mando de la Plaza en nombre del Rey, el 10 de febrero, según Rodil. Paz Soldán menciona el 6 de febrero en la noche, y Mitre habla del 7.
4. *Ibidem*, p. 142.
5. Dice Rodil que en lugar de esa tropa a disposición teórica de las fuerzas, se halla 88 artilleros, 1,109 infantes en dos cuerpos y 90 hombres de caballería, 2 meses de viveres y la tesorería exhausta.— *Ibidem*, p. 9.
6. *Ibidem*, p. 17.

Torrente con minuciosidad analiza la labor de Rodil cuando se entera de la capitulación de Ayacucho.— TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. XXIII, pp. 522-523.
7. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, p. 41.
8. *Ibidem*, p. 42.
9. *Ibidem*, p. 25.

Es interesante la carta de Rodil, del 27 de diciembre de 1824, a don Roque Guruceta, Capitán de Navío y Comandante en Jefe de la Escuadra española en el Pacífico. Le dice entre otros extremos "...contando V. S. con que podremos perecer, pero no capitular..."— *Ibidem*, p. 32.

De la misma fecha, al brigadier don Mateo Ramírez, con la tesis de siempre, de coordinar la escuadra, Chiloé, Olaneta y el Callao. El portador del documento es el Comandante Bernedo quien sale el 28 de diciembre en la falúa del Gobierno. El duplicado lo lleva don Pedro Yriberry quien parte el 31 del mismo mes en la goleta americana *Tartaro*, con destino a Intermedios.— *Ibidem*, pp. 33-34-35.

Igual, interesan las comunicaciones de Rodil al Contralmirante francés en el Pacífico, y al Comandante General de Chiloé, Antonio Quintanilla.— *Ibidem*, pp. 36-40.
10. *Ibidem*, p. 42.
11. *Ibidem*, pp. 43-44.
12. García Camba en sus memorias siempre tan útiles incorpora consideraciones valiosas sobre los planes de Rodil.— GARCÍA CAMBA, Andrés... *Memorias*, T. II, cap. XXIX, pp. 291-292.

Sobre los mismos matices, TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, pp. 518, 524-526.

García Camba es minucioso en relatar los incidentes de Bernedo en su audaz y azaroso viaje en lancha desde el Callao hasta Quilca y luego el engaño que sobre la bandera del buque, sufre en dicho puerto, y cómo los patriotas se apoderan del mismo Bernedo "...sin darle mas tiempo que para arrojar al agua la correspondencia de que era portador"— GARCÍA CAMBA, Andrés... *Op. cit.*, T. II, cap. XXIX, p. 292.

Referencia en TORATA, Conde de... *Documentos*, T. III, vol. I, Parte I, pp. 76, 89.
13. Es interesante el parte de Guruceta a Rodil sobre el incidente marítimo en el Callao el 7 de octubre de 1824, cuando la fragata *Prueba*, con 5 embarcaciones menores, se presenta en la isla San Lorenzo. Guruceta con la corbeta *Ica*, los bergantines *Aquiles*, *Pezuela*, *Constante* y otros, sale a

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- perseguir a la *Prueba* y a los buques que la acompañan, pero no obstante los múltiples daños que le ocasiona no puede capturarla. Sin embargo, dice el Comandante español, son muchas las lesiones ocasionadas a la nave principal "...siendo las visibles el palo de mesana y mastelero de velacho atravesados por mis fuegos, acribillado su aparejo y casco en términos de ir dando á las bombas en medio del fuego".— GARCIA CAMBA, Andrés... *Op. cit.*, T. II, Apéndice, p. 375.
- Sobre el mismo tema TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, pp. 520-521.
- Igual MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, p. 172.
14. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, p. 56. Una nota de Rodil dice lo siguiente: las once naves "...llevan ya cinco meses de operaciones contra estas fortalezas...". Sólo el *Chimborazo* y el *Congreso* han viajado, probablemente llevando armas y alimentos.— *Loc. cit.*
- Comunicación de Vivero, Chorrillos, 10 de enero de 1825, sobre la corbeta de guerra de Colombia, *Pichincha*.— ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, enero.
15. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, pp. 180-181-182-183; 19-20.
16. *Ibidem*, p. 182.
17. *Ibidem*, p. 57.
- Sobre el mismo tema de los buques realistas ver: TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, p. 518: la corbeta *Ica* es antes una corbeta inglesa mercante de nombre *Ester*, la que fuga de Chile con unos oficiales españoles prisioneros y busca asilo en el Callao, ante la persecución de los patriotas.
- Ver, asimismo, VARGAS, Nemesio... *Historia del Perú Independiente*, T. II, cap. XXIII, p. 189: la *Ica*, con el mando del Capitán don Pedro Antonio Gould; el *Pezueta*, con el Teniente de Navío Manuel Quesada; el *Constante*, con el Teniente de Fragata José Martínez; el *Asia*, al mando de Guruceta; el *Aquiles*, al mando del Teniente de Navío José Fermín Pavia.
- MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, p. 171, menciona también a "...los corsarios de Quintanilla: General Valdes y goleta Quintanilla..." y a la corbeta *Perla*.
18. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, pp. 178-179.
19. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Segundo período, vol. I, cap XXI, p. 294.
20. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. VI, cap. XIV, p. 381.
21. GACETA DEL GOBIERNO, del 31 de marzo de 1825.
22. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, T. VI, cap. XIV, p. 384.
23. *Ibidem*, p. 385.
24. Un decreto del 2 de enero de 1825 establece que los buques, sus capitanes, sobrecargos y propietarios, de alguna manera auxiliares a la plaza del Callao, "...no serán admitidos en los puertos de la república".— QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*, T. II, p. 49, N° 1, art. 3°.
25. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, T. VI, cap. XIV, p. 386.
26. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 345. 5 de marzo.
27. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, p. 10.
28. *Ibidem*, p. 19.
29. *Ibidem*, p. 59.
30. *Ibidem*, p. 67.
31. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, T. VI, cap. XIV, p. 386.
32. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, Tercera parte, p. 169.
33. *Loc. cit.*
34. *Loc. cit.*
35. *Ibidem*, pp. 171-172.

## NOTAS AL CAPITULO

- Para algunas referencias más sobre el bloqueo, ver: Consulta del contador de la fragata *Protector*, en A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 352. 7 de octubre.
- De Blanco Encalada a Rodil, 11 de octubre de 1825, en RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, pp. 293-294.
- Ver, igualmente, GACETA DEL GOBIERNO, del 13 de enero de 1825. *Ibidem*, del 15 de mayo de 1825.
- RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, pp. 291-292-293; 107-108-109-110.
36. MEDINA, José... *La Imprenta en Lima*, T. IV, p. 345.
37. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, p. 110.
38. *Ibidem*, pp. 235-236.
39. *Ibidem*, pp. 233-234-235.
- El 29 de octubre de 1824 recibe una comunicación del Conde de Rossi, Comandante del bergantín de guerra *El Lancero de S.M.C.*, quien se despide de Rodil y le agradece las atenciones recibidas.— *Ibidem*, p. 247.
40. *Ibidem*, p. 237.
41. *Ibidem*, p. 57.
42. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (III)*, en *Revista de Marina*, año 51, N° 4, vol. N° 296, julio y agosto de 1965, pp. 464-465, Gota N° 9.— (1825).
43. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, pp. 215, 216, 217.
44. *Ibidem*, pp. 216-217.
45. *Ibidem*, p. 217.
46. *Ibidem*, p. 19.
47. *Loc. cit.*
48. *Ibidem*, p. 49. Es la citada proclama en la ocasión del cumpleaños del Rey.
49. *Ibidem*, p. 52.
50. *Ibidem*, p. 60.
51. *Ibidem*, pp. 60-61.
52. *Ibidem*, p. 70.
53. *Ibidem*, pp. 98-99.
54. *Ibidem*, pp. 122-123.
55. GARCIA CAMBA, Andrés... *Op. cit.*, T. II, cap. XXIV, pp. 117-118-119, 122; Apéndice, p. 413.
- En el relato de la vida del asedio no se analizan los aspectos políticos y militares del mismo, caso de los que mueren en el "sitio", la relación con los guaidores por tierra, etc.; sólo se ven los aspectos más directamente vinculados con la vida de mar.
- Nemesio Vargas comenta cómo la fortaleza del Callao en 1826 está convertida en depósito de aduana.— VARGAS, Nemesio... *Op. cit.*, T. III, cap. XVII, p. 131.
- Hay dos comunicaciones interesantes de Vivero sobre el tema de la vida de los Castillos, ambas de 9 de enero de 1825, firmadas en Chorrillos. En una de ellas dice que llega en el bergantín inglés *Alviön*, la familia Texada, limeña, "...que estaban refugiados en el Callao, por lo que no se les ha permitido desembarcar hasta la orden del Supremo Gobierno que esperan". Dice, igualmente, que en el Callao hay disgusto por el sitio.— ARCHIVO NAVAL DEL PERÚ... Legajo 1825, enero.
- El Capitán de Puerto da parte al Ministro de Estado de Guerra y Marina, comb a las ocho de la mañana, por el canto de la playa, llega "...el Peruano "anciano" de este Pueblo Pedro Cabañas, que lo tomaron en la mar unos botes hace veinte dias con otros tres jóvenes que los pusieron de soldados para que cuando puedan se vuelvan como este... A este por viejo lo pusieron con cadena en los trabajos, y dice que antes de ayer consiguió por la caridad y afición del Ayudante D. Pedro Basaldua lo dejasen ir a Bellavista... y de allí en la noche pudo tomar la playa... No expresa particularidades del interior del Castillo y de la playa por su edad y circunstancias, diciendo sólo que la caballada la tienen muy guardada valiéndose de su acopio de mucha sebada".— *Loc. cit.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

56. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, p. 528.
57. Del mismo día, en la *Gaceta*, desde Bellavista, carta del General Bartolomé Salom, Jefe del ejército sitiador y de la costa Norte del Perú, sobre la capitulación celebrada con el ejército español, 22 de enero de 1826, en QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 197, N° 1.
58. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, pp. 528-529.
59. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, pp. 132-133.
60. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Segundo periodo, vol. I, cap. XXI, p. 299.  
TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, p. 529.  
Ver, también, GACETA DEL GOBIERNO, del 19 de abril de 1826.  
Callao, 21 de febrero de 1826: contrato para trasladar a los oficiales y tropas capitulados a Gibraltar.— ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1826, febrero.
61. RODIL, José Ramón... *Op. cit.*, pp. 128-129.  
*Ibidem*, pp. 89-90; 125-129. Los documentos interesantes para el caso son los siguientes: Carta de Maxwell a Rodil, 13 de enero de 1826; carta de Rodil a Maxwell, 19 de enero de 1826; respuesta del Comodoro inglés de la misma fecha.  
La *Gaceta de Gobierno* del 11 de marzo da cuenta de cómo Rodil y su edecán Villason salen en la fragata de guerra de S. M. británica la *Briton*, y el Coronel don Benito Miranda, en la corbeta inglesa la *Ranger*.  
El 3 de marzo en la fragata *Estrella del Norte*, contratada por el Estado en 25,000 pesos, salen para Europa los jefes, oficiales y tropas del ejército real.— GACETA DEL GOBIERNO, del 11 de marzo de 1826.
62. BOLIVAR, Simón... *Obras Completas*, T. I, p. 1,032. Lima, 9 de enero de 1825.
63. *Ibidem*, p. 1,033. Lima, 11 de enero de 1825, Bolívar a Manuel Blanco Encalada.
64. *Loc. cit.* Lima, 13 de enero de 1825, Bolívar a Jacinto Lara.
65. *Ibidem*, p. 1,040. Lima, 9 de febrero de 1825, Bolívar a F. de P. Santander.
66. *Ibidem*, p. 1,046. Lima, 21 de febrero de 1825, Bolívar a José de Sucre.
67. *Ibidem*, p. 1,070. Lima, 23 de marzo de 1825, Bolívar a Santander.
68. *Ibidem*, p. 1,075. Lima, 7 de abril de 1825, Bolívar a Santander.
69. *Ibidem*, p. 1,097. Arequipa, 20 de mayo de 1825, Bolívar a Santander.
70. *Ibidem*, p. 1,168. La Paz, 1° de setiembre de 1825, Bolívar a Santander.
71. *Ibidem*, p. 1,263. Magdalena, 8 de febrero de 1826. Bolívar a Santander.
72. *Ibidem*, p. 1,261. Magdalena, 8 de febrero de 1826. Bolívar a Santa Cruz.  
Asimismo están vinculadas con el tema, dos cartas de Bolívar a Salom: una de Copacabana, 14 de agosto de 1825, en *Ibidem*, pp. 1,161-1,163; la otra desde Potosí, 13 de octubre de 1825, en *Ibidem*, p. 1,197.
73. ARIAS TELJEIRO, José... *Diarios (1828-1831)*, en Documentos del Reinado de Fernando VII, T. III, vol. I, pp. 28-29.
74. ANDREWS, José... *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica*, cap. XVI, p. 238.
75. D. A. S. M. ... T. XII, pp. 387-388.
76. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, p. 529.
77. GACETA DEL GOBIERNO, del 28 de enero de 1826. Desde Bellavista, Salóm le contesta al Ministro de Guerra, Juan Salazar y renueva su agradecimiento por el homenaje recibido.  
Otras referencias sobre el tema:  
Rodil a Canterac, en D. A. S. M. ... T. XII, p. 387.  
GUILLEN, Julio... *Indice*, T. II, p. 224.
78. *La poesía de la Emancipación*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXIV, p. 517. Recopilación y prólogo de Aurelio Miró Quesada Sosa.
79. *Ibidem*, p. 515.
80. *Ibidem*, p. 516.

## Capítulo XX

### LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Este es uno de los temas de verdad apasionante en la historia marítima del Perú. Apasionante y vivo por múltiples razones. Aparece la formación de un orden administrativo, de una organización; aparece la fuerza de los buques, su equipo, la oficialidad y la marinería; en fin, muéstrase el destino de la Independencia absolutamente vinculado con la fuerza y la autoridad de la Marina. Al lado de hombres que vienen del tiempo virreinal como Vivero, aparecen chilenos como Cruz, ingleses como Guise, que con los peruanos colaboran de diverso modo en la formación de nuestra Marina de Guerra.

Cuestión de interés erudito y con vigencia es la que esclarece los fundamentos y el principio de la Marina de Guerra del Perú.

Los fundamentos se expresan en esta obra y vienen de la Marina virreinal que adquiere características peculiares en la era de nuestros precursores. Del mismo modo, un fundamento muy cercano, sin la profundidad del anterior mas con enlace inmediato, es el que viene de la Expedición Libertadora. Hay pues dos vertientes que confluyen en la Armada del Perú. Una, que aflora de la tradicional Marina española, otra, que viene del esfuerzo múltiple y heterogéneo que asume la obra de Cochrane, O'Higgins y San Martín. Mas, la iniciación expresa de la Marina de Guerra como cuerpo del Estado Peruano Independiente, como integrante de las fuerzas armadas del Perú, es otro tema de límite más concreto.

Hay tres hechos que iluminan este amanecer de la Marina de Guerra del Perú: la captura del pailebot *Sacramento*, en Paita, el



17 de marzo de 1821; la instalación de los primeros ministerios del Protectorado con la cartera de Guerra y Marina, encomendada a Bernardo Monteagudo, el 3 de agosto de 1821; y en fin, el decreto del 8 de octubre de 1821 que establece las normas capitales de nuestra institución naval, en el Estatuto, eje del Gobierno de San Martín.

Luego viene la creación de todos los días. Las normas legales, los buques con bandera nuestra, la organización en los varios niveles.

Entre los hombres creadores de nuestra Marina de Guerra hay una variedad humana original y sugestiva. Hay aportes de diversa profundidad y de diverso tipo. Apasionante es la continuidad que agrupa el tiempo precursor con la era separatista; O'Higgins y San Martín ofrecen con la Escuadra Libertadora la conyuntura histórica a través de la cual germina la Marina nuestra; Cochrane con su audacia y sus dificultades de carácter, entretejidas, postula una actitud de osada beligerancia que es el marco histórico del nacimiento de la Marina formal del Perú; Guise en su íntima unión con lo nuestro y en el comando de la Escuadra deja una enseñanza de valor, pericia náutica y sentido jerárquico; Monteagudo, al paso de San Martín, orienta e inspira las disposiciones fundamentales.

#### LA CAPTURA DEL "SACRAMENTO"

La captura del *Sacramento* en el mes de marzo de 1821, es para la historia de la Marina de Guerra del Perú, un hecho significativo: aparece la bandera nuestra en el derrotero del Pacífico.

El pailebot *Sacramento* sale rumbo a Panamá como correo y al mando de su Capitán don Miguel Gamón.

Los pasajeros son los siguientes:

|  | <i>Pasajrs. Criados</i> |   |
|--|-------------------------|---|
| "1° Superintendente de la Casa de Moneda de Santa Fé D. José Enríquez de Guzmán, con un criado.....  | 1                       | 1 |
| 2° Oficial del Tribunal de Cuentas de la misma ciudad, D. Cipriano Méndez del Busto, con un criado.....                                    | 1                       | 1 |
| 3° El Teniente Coronel graduado D. Juan de la Cruz Cortines, Primer Ayudante del Regimiento de Infantería de Burgos, con un asistente..... | 1                       | 1 |
| 4° El Alférez de Navío de la Armada Nacional D. Juan José Lerena.....  | 1                       |   |

LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

|  |       |    |
|--|-------|----|
| 5° El Alférez de Fragata de la Armada Nacional D. José de Ibarra.....                                | 1     |    |
| 6° El Teniente de Fragata de la Armada Nacional D. Manuel Quesada.....                               | 1     |    |
| 7° Doña Manuela Taboada.....   | 1     |    |
| 8° D. José del Carmen Triunfo, con su esposa y dos niñas: dos criadas y tres muchachos.....          | 4     | 5  |
| 9° y 10° Dos pasajeros de que responde el Capitán D. Miguel Gamón e individualizará sus nombres..... | 2     |    |
| 11°, 12° y 13° 3 Oficiales de Mar: calafates y carpinteros licenciados.....                          | 3     |    |
|  | <hr/> |    |
| Total.....   | 16    | 8" |

La carga consignada:

|  |     |
|--|-----|
| "2 Cajones de a 3,000 pesos en cada uno, de cuenta y riesgo de Da. Evarista Angulo, a consignación de D. Luis de la Barrera: su flete, según ajuste y conocimientos: 25 pesos cajón..... | 50. |
| 2 tercios de a 50 petates cada uno de a 2 y 1/2 varas, de cuenta y riesgo de D. Miguel Quesada y a consignación de D. Mariano Arosemena: a 6 ps. cada uno.....                           | 12. |
| 1 Cajón con 3,689 pesos fuertes de cuenta y consignación del mismo D. Mariano Arosemena: embarcó D. Vicente Falconí: su flete.....   | 25. |
| 1 Zurroncito con 1,250 pesos fuertes de cuenta y a consignación de D. Blas Arosemena, embarcó dicho Falconí: su flete.....   | 8.  |
| 1 Lío con 4 docenas geringas de metal del país, de cuenta y a consignación de D. Vicente Alvarez, embarcó el expresado Falconí, su flete.....  | 6"  |

De acuerdo con el expediente que se sigue en Paita en la feliz ocasión de la captura, se perfilan los hechos de la misma. El 17 de marzo "... fue tomado por la patria..." el dicho buque "...en esta costa a sotavento de Mancora". Los hermanos Victoriano y Andrés Cárcamo, paitaños, contraamaestre y carpintero del buque, respectivamente, dirigen el levantamiento que decide la incorporación del pailebot correo a la Marina del Estado naciente del Perú.

Es simpática la información que Torre Tagle le ofrece a San Martín con la venturosa noticia, de fresco augurio para la patria.

*“Acaba de llegar el correo de Piura y en el se me imparte por el Comandante Militar y Gobernador que el contramaestre y marinería del paylebot Sacramento, que se dirigia a Panamá y habia arribado al puerto de Payta para dejar allí a la vela a Don Agustín Navarrete con la correspondencia de Lima, luego que siguió su destino aseguraron a los pasajeros y volvieron de arribada a dicho puerto a entregarse para el servicio de la Patria”.*

Más tarde, un voluminoso expediente procura aclarar el destino del dinero consignado en el buque.

La fecha exacta de la incorporación del *Sacramento* a la Marina peruana, es, según anuncio del 21 de marzo, el 17 del citado mes. Del mismo modo parece cierto que *“...habiendo tomado noticias por una balza de Sechura nos aguardaban cien hombres en este dicho puerto —Paita— para que inmediatamente de fondear hacernos prisioneros por la Patria...”* en palabras de Cárcamo.

Es demostrativa de variadas actitudes esta valerosa decisión que encabezan los Cárcamo, de grata tradición en nuestra Marina. Es legítimo exaltar la decisión y el arrojo de los que dirigen el levantamiento; igualmente, es una muestra más de la etapa profundamente incierta que viven las gentes del Virreinato en el año 1821, cuando los espíritus en la vacilación de esos días esperan, eventualmente, una decisión lúcida como la de los Cárcamo para expresar sin disimulo el ánimo separatista; en fin, este día del 17 de marzo no es una ocasión desdibujada en la historia del Perú, es en verdad, una hora con seguros contornos.

Como elemento ilustrativo, y por el valor de símbolo que se expresa en el *Sacramento*, es pertinente transcribir el inventario de “los utensilios y maniobra” de dicha embarcación que se realiza por orden de don Félix Olazábal, Comandante Militar de Piura, y que firma Bernardo Soffia, el 25 de marzo de 1821 en presencia del Juez de Marina Manuel González y Otoya y del contramaestre del *Sacramento* Victoriano Cárcamo.

El inventario es el siguiente:

“Primeramente el casco con el forro de cobre algo maltratado.

La arboladura completa de María (sic) y Pino.

Velamen: Mayor y trinquetes de lona de Larreta nuevos el resto de velas con un tercio de vida.

Las mesas de guarnición con las cadenas y bigotas correspondientes.

La cubierta, tranquililes e invornables, de buen serv°.

La bitácora con dos compases, dos minutereros y una lantea de bronce.

Una corredera en su correspondiente carretel.

## LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

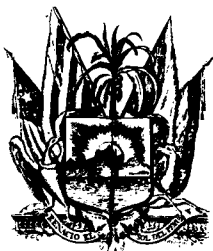
Una Vocina.  
Un escandalio con su sondaliza.  
3 As. de Hilo de velas.  
80 varas de lona de Larreta.  
Dos barriles de pintura.  
Dos latas de aceite de linaza.  
Una id. grande de id.  
Tres paquetes de humo de pez.  
Un fogón corriente de madera.  
Dos bombas guarnecidas con su sacanabo.  
La xarcia del palo mayor con su media vida.  
La id. del de proa, nueva.  
Su maniobra toda corriente.  
La ancla de la *Esperanza*, de quatro quintales.  
Otra id. de tres y medio quintales.  
Un anclotito de uno y medio quintales.  
Dos rasquetas y dos pasadores.  
Dos amarras de carrera entera de cinco y media pulgada, la una de media vida y la otra de 6 1/2, de dos tercios de vida.  
Treinta y dos barriles para aguada.  
Dos almacenes para la dicha.  
Las escotillas con sus barras y quarteles corrientes y un encerado nuevo de 80 linguetes.  
Dos rollos de xarcia de 3 y 3 1/2 pulgadas alquitranada con 9 arrobas. Esta xarcia es contrahecha.  
18 remos del buque.  
Un bote de tinglao con quatro remos y su timón corriente.  
Un toldo cubierta muy usado.  
Dos gallineros nuevos.  
Dos mas id. id.  
Dos pedreros de cobre de a 4''.

## EL TIEMPO DE SAN MARTIN

Es interesante renovar una vez más el pensamiento del fundador de la Independencia, sobre la Marina.

*"Un pueblo tan ilustrado y tan lleno de virtudes patrióticas como el de esta capital, debe conocer cuanto es necesario conservar una fuerza militar bien organizada, y una respetable escuadra, capaz no sólo de aterrar á los enemigos, sino también de hacerles desistir de sus esfuerzos, aunque inútiles"*<sup>2</sup>.

*"El individuo que no se presentase á tomar las armas y se hallase comprendido en el artículo primero, será destinado al servicio por seis años, ó al de los buques del Estado por igual tiempo"*<sup>3</sup>.



## EL PROTECTOR DEL PERU.

.....  
POR CUANTO *Al Capitán de guerra D. José Young*

HA PERTENECIDO A LA *Época* LIBERTADOR DEL PERU, Y TENIDO PARTE EN SUS DIFÍCILES EMPRESAS Y GLORIOSOS SUCEOS: POR TANTO HE VENIDO EN DECLARARLE ACREEDOR A LA MEDALLA Y DEMÁS GRACIAS QUE CONCEDE A LOS DE SU CLASE EL DECRETO DE QUINCE DE AGOSTO DE MIL OCHOCIENTOS VEINTE Y UNO; Y LE AUTORIZO POR EL PRESENTE PARA QUE PUEDA USARLA Y RECORDAR CON ORGULLO A CUANTOS PARTICIPEN LOS BENEFICIOS DE LA INDEPENDENCIA DEL PERU, QUE EL TUVO LA GLORIA DE SER DEL EJERCITO LIBERTADOR. TOMESE RAZON EN EL MINISTERIO DE LA GUERRA Y EN EL ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO UNIDO.

DADO BAJO EL GRAN SELLO PROVISIONAL DEL ESTADO FIRMADO DE MI MANO, Y REPRESENTADO POR EL MINISTRO DE ESTADO EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUERRA, EN EL PALACIO PROTECTORAL DE LIMA A VEINTE Y SIETE DE DICIEMBRE DE 1821.—2.º

*Jos. G. de la Cruz*  
*[Firma]*

La creación del Protectorado como sistema político vigoroso y transitorio lleva dentro de su organización nociones muy claras sobre la institución naval. En el Protector se hallan unidas las facultades de orden político y de orden militar. Con García del Río, en Relaciones Exteriores, y con Unanue, en Hacienda, aparece como nuestro primer Ministro de Guerra y Marina, Bernardo Monteagudo<sup>4</sup>.

Una disposición de San Martín establece que los ministros tienen facultad en su respectivo departamento, y bajo su responsabilidad para promulgar "*...cuantas órdenes crean conducentes á la salud de la patria, y á la conservación del orden*"<sup>5</sup>.

En la situación de transitoriedad del Protectorado y sin el tiempo preciso para promulgar las nuevas normas, San Martín declara que se arreglará el servicio de los buques de guerra y la contabilidad a la Ordenanza Naval de 1802, de la Armada Naval de España<sup>6</sup>. Se aplicarán los artículos de guerra vigentes en la Marina inglesa para los juicios criminales contra extranjeros, no españoles, al servicio de la Marina del Perú<sup>7</sup>. Para los naturales de las provincias americanas y para los españoles, la Ordenanza de 1802<sup>8</sup>.

El Estatuto Provisional, documento básico para entender el espíritu, la organización y las metas del Protectorado, considera diversas normas que tienen que hacer con la Marina. El Protector del Perú posee facultades para aumentar, disminuir, organizar la fuerza armada; arreglar el comercio interior y exterior "*...conforme a los principios liberales de que esencialmente depende la prosperidad del país*"<sup>9</sup>. La Alta Cámara de Justicia conocerá los casos de presas que se hiciesen "*...por los buques de guerra del Estado, ó por los que obtuvieren patentes de corso*"<sup>10</sup>; la misma Alta Cámara nombrará una comisión que, entre otras tareas, tiene en sus manos la presentación de un reglamento para el trámite del juicio de presas<sup>11</sup>.

En 1821 se sigue un interesante expediente sobre las barracas que deben mantenerse dentro de la demolición propuesta en el puerto del Callao. Deben conservarse "*...las más capaces, las más nuevas y la de mejor material*", éstas son: la de Ferrndo. (sic) Ruis, la de José Ignacio Palacios, la del Conde Fuente Gonzales, la del Consulado, la de Hros. (sic) Colasa, la del suegro de Piñateli, la de don Victor Angulo. Es útil para la historia social y económica el alquiler que puede cobrarse por las dichas barracas y las circunstancias concretas<sup>12</sup>.

Más tarde, el 10 de abril de 1822 se crea en el Departamento de Marina, en el Callao, una Junta Permanente para "*...el régimen y administración*"<sup>13</sup>. Las funciones principales de la Junta se refieren a los asuntos económicos vinculados con la construcción de buques, carenas, armamentos, arsenales. Preside la Junta

1775  
COPIAS. a Maxima N. 22.  
r 84.

30. S.

#20

Consulta sobre saluda.

recepção en 12. a  
Dic 12

En lo prevenido en la Orden de 14 del Co-  
nsejo que habi despido del día 6, recogí el  
Saludo al de día. caso que V. a. antes, acordan-  
do con la Plaza por donde la salda de  
16, continuará despues de la de ella, y como sea  
edad menor o de segunda clase, porvenir so-  
lo una Vándera en cada tope con las nacio-  
nales de España y Cuba, y aunque no tuviera  
masa impedida la línea, tuviera profi-  
jaro la salda a solo el buque del tope muy  
anaguo.

Para arreglar una salda dando  
ala buque en Vanda: incluyo a V. S. re. la  
defension 16. a. que compachando los reales  
Religiosos de la Ordenanza, mandada a guar-  
dar, y de los Secretarades Religiosos, y  
Circulares prim. y seg. clase, que se han  
mandado por Superiora de. 17, consubran-  
do, si en los de prim. se ven hacerse los  
Saludos desde el amanecer, con el Engala-  
nado de Vándera, q. se recoge al ponerse  
el Sol, y ultimo fize, con la ligereza e  
igualdad visiva de las Maresbrag de

la bandera de España.

Parece que el Supremo Gov.<sup>to</sup> ha establecido la diferencia al orn. Español, de hacer pasar los tiros de Salvo, aumentando uno, cuya diferencia creo deba guardarse en todo lo Senático, á honores, y en los Salvo a la voz, por lo que dispuso. <sup>fuessen</sup> & las voces que él oia, se dicen en el Salvo a la Dignacion del Congreso, en la crisis de <sup>del</sup> Asumar, que se me avisó la noche antes por la Secretaría de Gov.<sup>to</sup>

En otra conversacion, quando se ignoraba esta. Diferencia, se dijo que las voces debian ser **VIVA EL PERU**, aunque no es preciso decir q. lo preceda, por respeto a la soberana Representac.<sup>on</sup>, lo precedi á bordo a uno de los S. S. Diputados, que me previno se dice de **VIVA EL PERU**, segun se es en

to. Como no está mandado, y jurisdiccion ha de ser de lo que se practica en mar. Pasa, á lo que puede ser de diverso orn. de honor en los de los otros Tierras Depend.<sup>tes</sup> de America, ó en la Mar con los buques de los mismos, ó con los extranjeros, ó en tierra; y que jurisdiccion se use por mas general dignacion, la voz de **VIVA LA PATRIA**; lo mismo tambien si V. S. se. para con la Resoluc.<sup>on</sup> del 20, sea las dadas que hagan el título genl. q. vos supiere

D. O. P.



que. a V. S. H. m. a. Callao Dio. 11. de Febr.

H. J.  
F. J. Lang & Koser  
②

J. S. Sec. de Brabo y  
de San y Matina }

**ESTATUTO**  
***PROVISIONAL***

**DADO**

**POR EL PROTECTOR DE LA LIBERTAD DEL PERU,**

***PARA EL MEJOR REGIMEN***

***DE LOS DEPARTAMENTOS LIBRES.***

**INTERIN SE ESTABLECE**

**LA CONSTITUCION PERMANENTE DEL ESTADO.**



**LIMA: IMPRENTA DE RIO.**



## POR LA PATRIA.

*El Sr D.<sup>n</sup> Luis de la Cruz Mariscal de Campo, Oficial de la Legion de Mérito, y Gr<sup>al</sup>. en Jefe del c<sup>o</sup>to. de Chile Libertador del Perú. Gran Mariscal, Benemerito de la Orden del Sol, Consejero de Estado, y Director Gr<sup>al</sup>. de la Marina del Perú.*

*Le retrató film.<sup>te</sup> El Ciudadano José Gil, Cap.<sup>n</sup> de c<sup>o</sup>to. y Protho-Antigraphista, D D D*

el Director General de Marina, y en su defecto el Jefe de la Escuadra, y son vocales los Comandantes Generales de Arsenales, el Sub-Inspector de Ingenieros, y el Comisario Principal que será vocal nato, y el Mayor de Ordenes<sup>14</sup>.

El Ministerio de Guerra y Marina lo desempeña hasta el primero de enero de 1822, Bernardo Monteagudo, quien es reemplazado por Tomás Guido<sup>15</sup>.

Director General de Marina es Luis de la Cruz, chileno. En setiembre de 1821 San Martín le agradece a O'Higgins el envío de Cruz y le dice que piensa designarlo Jefe del Estado Mayor General del Ejército y Marina: "*El me ayudará en este inmenso océano de ocupaciones...*"<sup>16</sup>.

### LA ESTRUCTURA EN EL TIEMPO DE LA JUNTA GUBERNATIVA Y DE LA ANARQUIA DE 1823

Las bases de la Constitución, promulgadas el 7 de diciembre de 1822, en el punto vigésimo establecen que "*habrá una fuerza pública que el Congreso señalará en cada año. Su objeto será el de mantener la seguridad exterior, y la interior del Estado, a las órdenes del poder ejecutivo*"<sup>17</sup>.

Si bien la autoridad de la Junta Gubernativa para la vida marítima del Perú, como en conjunto para la vida del país, es efímera y más bien preñada de múltiples problemas e inquietudes, es necesario precisar algunas normas que presiden las actividades en su tiempo.

El Reglamento Provisional del Poder Ejecutivo, del 15 de octubre de 1822, establece que la Junta Gubernativa tiene

*"...el mando supremo de las fuerzas del Estado, y dispondrá de ellas como convenga; sin que por esto deje de participar al Congreso en tiempo oportuno"*<sup>18</sup>.

Esta disposición es reveladora, como las principales de su hora, del vicio que se halla en la entraña misma de la Junta, vale decir el sometimiento de las decisiones a una habitual actitud deliberante y de asamblea.

La misma disposición legal establece que ninguno de los miembros de la Junta puede mandar de manera personal la fuerza armada, sin permiso del Congreso.

El 17 de diciembre de 1822 se determina que el Ejército y la Armada, así como todas las autoridades y corporaciones, deberán prestar el juramento a las bases de la Constitución.

Nemesio Vargas relata diversos aspectos de la vida marítima durante el mandato de la Junta Gubernativa<sup>19</sup>.



# LA JUNTA GUBERNATIVA DEL PERU.

FOR CUANTO *el Capitan de Fragata graduado D. Jorge Jourey*

HA PERTENECIDO A LA ESCUADRA LIBERTADORA DEL PERU. Y TENIDO PARTE EN SUS DIFICILES EMPRESAS Y GLORIOSOS SUCESOS: POR TANTO HE VENIDO EN DECLARARLE ACREEDOR A LA MEDALLA Y DEMAS GRACIAS QUE CONCEDE A LOS DE SU CLASE EL DECRETO DE QUINCE DE AGOSTO DE MIL OCHOCIENTOS VEINTE Y UNO; Y LE AUTORIZO POR EL PRESENTE PARA QUE PUEDA USARLA Y RECORDAR CON ORGULLO A CUANTOS PARTICIPEN LOS BENEFICIOS DE LA INDEPENDENCIA DEL PERU, QUE EL TUVO LA GLORIA DE SER DE LA ESCUADRA LIBERTADORA. TOMESE RAZON EN LA SECRETARIA DE GUERRA Y MARINA.

DADO BAJO EL GRAN SELLO PROVISIONAL DEL ESTADO FIRMADO POR LA JUNTA Y REFRENDADO POR EL SECRETARIO DE ESTADO EN EL DEPARTAMENTO DE MARINA. EN EL PALACIO DEL GOBIERNO EN LIMA A *diez de Octubre* DE 1822. 3.º

*M. del M. J.*

*M. del M. J.*

*El Comodoro V. de la Cruz*  
*El Comodoro V. de la Cruz*



José de la Riva Agüero, óleo de la  
Colección José de la Riva Agüero y Osma  
hoy del Instituto Riva Agüero  
*(Foto: Manuel Romero)*

The Port of Samanco, Perú. "La bahía de  
Samanco. Una leyenda manuscrita del autor  
indica que en la época de lluvias en la  
Cordillera, un río descarga sus aguas sobre  
la playa. Hacia la derecha, cobertizos para la  
tropa. En primer plano la fragata de S.M.  
Británica "Tartar". Se aprecia las dimensiones  
de la arboladura en relación con la nave misma.  
Al pie, a la derecha, el nombre del autor  
Henry James, mate, scit". Acuarela de la  
Colección Juan Miguel Bakula. Igualmente  
es suyo el texto anterior  
*(Foto: Manuel Romero)*

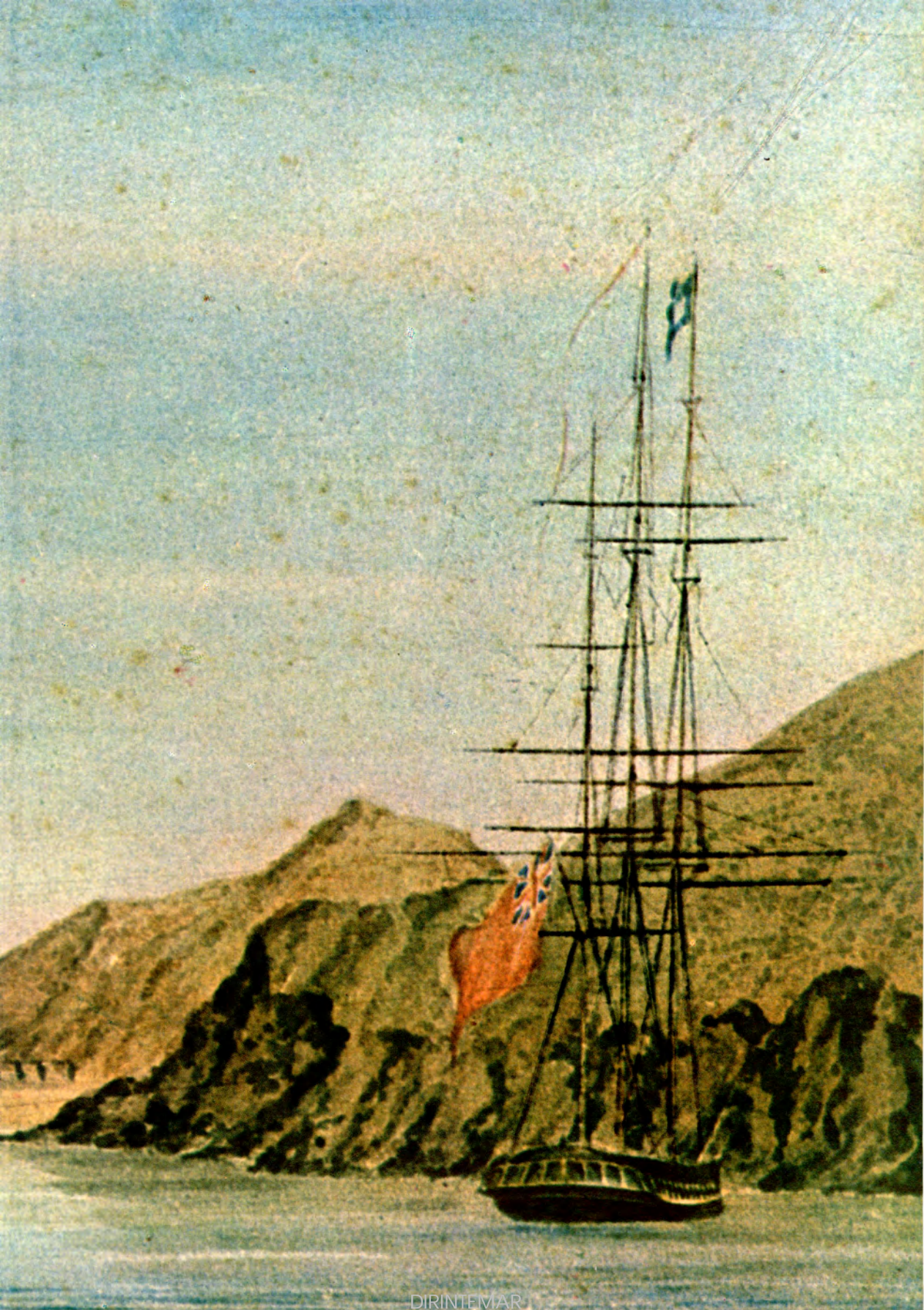
















*Sacramento*. Maqueta existente en el  
Museo Naval del Perú, Callao.  
(Foto: Manuel Romero).



*LA CONSTITUCION DE 1823*

La Constitución de 1823 establece algunas normas que tienen que hacer con la vida naval. El artículo quinto decreta que es facultad exclusiva del Congreso el aumentar o disminuir las fuerzas navales; el vigésimo octavo, prestar o negar consentimiento para el ingreso de tropas extranjeras y estación de escuadras en el territorio y puertos de la República<sup>20</sup>; son facultades del Presidente de la República, el mando supremo de las Fuerzas Armadas, nombrar a los oficiales; son limitaciones del Ejecutivo no poder mandar personalmente la Fuerza Armada sin consentimiento del Congreso, y en su receso sin la autorización del Senado<sup>21</sup>.

Dentro del esquema inicial uno de los Ministerios es el de Guerra y Marina, con el de Gobierno y Relaciones Exteriores y el de Hacienda.

Las Cortes Superiores conocerán en segunda y tercera instancia las causas sobre comisos, entre otras.

Se establece que las aduanas se situarán en los puertos de mar y en las fronteras para la mejor administración de los intereses del Estado y del servicio público.

Se reitera la norma que la defensa y la seguridad de la República demandan una fuerza armada permanente, y se señala que *"la enseñanza é instruccion del ejército y armada dependen de la educación que se dará en las escuelas o colegios militares que deberán establecerse"*<sup>22</sup>.

*PRESIDENCIA DE RIVA AGÜERO*

La presidencia de Riva Agüero que se inicia en el motín de Balconcillo bajo el signo de la eficacia y de la búsqueda de una guerra rápida, con un mando político unitario, que pueda sustituir el espíritu deliberante y por lo mismo lento, conflictivo, de la Junta Gubernativa, más grave aún en tiempos de guerra, representa para la Marina algunos aspectos interesantes que es válido mencionar.

Melo, Basadre, y el Padre Vargas Ugarte subrayan diversos matices de la obra de Riva Agüero frente al tema que ahora nos ocupa. Melo menciona la designación de Guise que se hace cargo de la Armada en marzo de 1823<sup>23</sup>. Basadre reitera la importancia del mismo nombramiento, considera que se atiende al cuidado del puerto del Callao y que se decreta *"...la efectividad del bloqueo de las costas enemigas"*<sup>24</sup>. El Padre Vargas en su caso, elogia la labor de Guise:

*"Este tomó a pechos la misión que se le encomendaba y desplegó grande actividad desde un principio. Comprendiendo que era necesario sustituir a los asalariados tripulantes con elementos del país, creó la Escuela Naval e hizo un llamado a la juventud peruana para que viniera a alistarse en la marina nacional"*<sup>25</sup>.

### TIEMPO DE BOLIVAR

Es interesante considerar disposiciones de la Carta Vitalicia que tienen relación con la Marina. Corresponde a la Secretaría de Estado del Despacho de Marina todas las órdenes relativas a la construcción de buques, reunión de fuerzas marítimas, armamento, sostenimiento, dirección, servicios y administración; igualmente, las instrucciones de órdenes a las expediciones marítimas, con respecto a arsenales, apostaderos de Marina, comandantes de auditoría; las levas, matrículas, construcciones, o todo método adoptado por el Congreso para reclutar las fuerzas marítimas; atender las escuelas y academias de pilotaje y náuticas, y los hospitales destinados a la Marina; expedir patentes de corso; provisión de los grados, cursos y empleos correspondientes al ramo; la concesión de los premios y recompensas a la Marina por servicios distinguidos; la preparación del presupuesto y su legítima inversión<sup>26</sup>. Además de otras atribuciones es procedente mencionar la del Presidente de la República, vinculada con la fuerza permanente de mar y tierra para la defensa de la República, el nombramiento de empleados de la Marina, el establecimiento de escuelas náuticas<sup>27</sup>.

Se define que la Fuerza Armada *"...se compondrá del ejército de línea, y de una escuadra"*<sup>28</sup>.

Los tribunales tienen facultades relacionadas con la habilitación de puertos y la iniciativa en tema de la fuerza armada de mar y tierra, a propuesta del Gobierno y de acuerdo con las ordenanzas que se refieran a la Marina. En cada provincia existirá un resguardo cuya *"...principal incumbencia será impedir todo comercio clandestino"*<sup>29</sup>.

El carácter americano de la Independencia, que subraya la interrelación entre "las independencias" de los diversos países del continente, está reiterado en una disposición del Congreso del 10 de marzo de 1825, que encomienda al Libertador encargado del supremo mando político y militar de la República auxilio a Colombia con tropas, buques, armamentos y todo lo que necesite en defensa de su Emancipación y que esto se entenderá para cualquier otro país americano, *"...en defensa de la causa general"*<sup>30</sup>.



## EL CONSEJO DE GOBIERNO

**D**ESEOSO de llevar á efecto la soberana disposición del Congreso Constituyente de 12 de febrero de este año, ha hecho abrir la medalla que en él se previene, con el busto del hombre clásico del nuevo-mundo, del padre insigne de la Patria SIMON BOLIVAR. Esta prenda de valor inestimable á los ojos de la libertad y de la justicia, al paso que acredita la gratitud patria, debe mirarse como el mas honroso distintivo de los claros varones, que reunendo sus esfuerzos á los del primer campeón de la independencia, han cooperado á romper nuestras cadenas, y á establecer el imperio de la voluntad general. Por tanto, conformándose con el espíritu del artículo 9 del mismo decreto, ha dispuesto se conceda una de aquellas al *capitán de Fragata J.º Jorge Young* -----

para que lleno de un noble orgullo por la parte que le ha cabido en empresa tan heroica, pueda trasmitirla á sus descendientes como un testimonio de recompensa á sus virtudes, y de reconocimiento al héroe, en cuyo honor es instituida. Es dado en el palacio del gobierno en Lima á 10 de octubre de 1828,



*Hector Rivas* *Francisco de Paula*  
*J.º G. D. L. P.*  
*2.º P. E. L. P.*  
*Proclama*



# EL PRESIDENTE DE LA

REPUBLICA DEL PERU.

Por cuanto atendiendo á los meritos y servicios del  
*Silbo de la Armada D. Pedro Ataruga*  
he venido en nombrarle *Oficer de fragata efec*  
*tivo*

Por tanto: ordeno y mando, le hayan y reconozcan por tal guardándole y haciéndole guardar todas las distinciones y preeminencias que por este titulo le corresponden. Para lo que le hice expedir el presente, firmado por mí, sellado con el sello provisional del Estado, y retreadado por el ministro de Estado en el departamento de *Nazina* del que se tomará razon donde correspondia.

Dado en *Lima* á cuarenta y *ocho* de *Setiembre* de 1823-4.º de la libertad 2.º de la República.

*Ataruga*  
*Ataruga*  
*Ataruga*



*P. L. D. C. S.*  
*A. S. C. M.*  
*Min. de la Armada*

*Ataruga*  
*Ataruga*

**V. E. CONCEDE TITULO DE .** *Oficer de fragata efectivo al Silbo de la Armada D. Pedro Ataruga.*

## CONGRESO DE PANAMA

Dentro de los proyectos e ilusiones del Congreso de Panamá, consígnanse las normas que deben seguir los representantes peruanos en el esquema de una "posible escuadra general" para que actuara en casos de amenaza sobre el Pacífico. A la Escuadra peruana le corresponde la vigilancia del litoral.

Dentro de este planteamiento que responde a una imagen americanista, Basadre recuerda cómo el Congreso autoriza al Libertador "...a socorrer a Colombia con tropas, buques y otros elementos de guerra e imponiendo contribuciones..."<sup>31</sup>.

### EL PERSONAL DE LA MARINA DE GUERRA. PLANTEAMIENTOS GENERALES

Es pertinente ahora estudiar los esquemas legales, las actitudes, los criterios, las líneas generales que tienen que hacer con el personal de la Marina de Guerra del Perú.

Todos los oficiales que pertenecen a la Escuadra —igual que al Ejército— que forman parte de la Expedición Libertadora y se encuentran en el Perú "...son reconocidos oficiales del Perú"<sup>32</sup>. Créase una medalla, de oro para los oficiales, y de plata para las demás clases, con la siguiente inscripción "yo fui de la Escuadra Libertadora"<sup>33</sup>.

Un bando, de verdad simpático, subraya la importancia de la Marina para el comercio y la industria del Perú.

*"...no menos que la estabilidad del nuevo destino a que ha sido elevado el Perú; se previene que todos los jóvenes del país que por su educación, aptitud, y conocimientos quieran entrar en la brillante carrera de la marina en clase de guardias marinas, pilotos ú oficiales, se presenten en este ministerio"*<sup>34</sup>;

se analiza el trámite y se exhorta a los padres de familia que quieran poner a sus hijos en los buques del Estado donde gozarán de la "...satisfacción de que sus esperanzas serán cumplidas en la nueva carrera que se ofrece a los talentos y al valor"<sup>35</sup>.

El 24 de noviembre de 1821, el decreto de San Martín, y de su Ministro Monteagudo, establece las jerarquías esenciales en la Marina de Guerra del Perú. Elógiase el ardor y el entusiasmo de la juventud frente a la Marina y las esperanzas que se viven. Se afirma que nadie podrá ser oficial en la Marina del Perú sin ser antes guardiamarina por un lapso de tres años, por lo menos, salvo participación en tres campañas y que sea acreedor a una excepción por los servicios distinguidos<sup>36</sup>.

El primer grado de la Marina es alférez de fragata, equivalente a subteniente de Ejército; el inmediato es teniente se-

gundo de Marina, igual a teniente de Ejército; el ascenso siguiente, teniente primero de Marina, equivale a capitán de Ejército; capitán de corbeta, igual al sargento mayor de Ejército; capitán de fragata, equivalente a teniente coronel o jefe de batallón; capitán de navío, que es coronel de Ejército; los generales de Marina se distribuyen en tres clases: contralmirante, vicealmirante y almirante de la Escuadra, que corresponden a general de brigada, general de división y gran mariscal<sup>37</sup>.

Para el mes de octubre de 1822, don José Pascual de Vivero recibe el nombramiento de Comandante General del Departamento de Marina, con sueldo de Capitán de Navío activo<sup>38</sup>.

En todo el proceso de la naciente Marina de Guerra se dibuja la afirmación de la presencia peruana en hombres que como Guise se incorporan plenamente al espíritu y a los objetivos nacionales, o en disposiciones que ordenan la intervención directa de peruanos en las vacantes que se produzcan. De este criterio, es una disposición del 12 de noviembre de 1822, la cual define que todas las vacantes en el ejército o en la armada se provean con oficiales peruanos, sin perjuicio de los ascensos de escala y premios a que sean acreedores todos los que sirven bajo las banderas de la República<sup>39</sup>.

La fuerza marítima del país, según disposición del Congreso del 7 de febrero de 1823, promulgada por la Junta al día siguiente, puede aumentarse "...como mas convenga al éxito de la guerra"<sup>40</sup>.

Guido en 1823 aparece siempre como Ministro de Marina, mas con el título de Secretario de Guerra y Marina. En dicho año, es reemplazado por el General de División Francisco Salazar en el Ministerio de Guerra y Marina<sup>41</sup>.

Como jefes de la Armada el Vice-Almirante Manuel Blanco Encalada, el Contralmirante Martín Jorge Guise y el Capitán de Navío José Pascual de Vivero. Es Comandante de la Armada José Pascual de Vivero<sup>42</sup>.

Cuando la presidencia de Riva Agüero es Ministro de Guerra y Marina el General Ramón de Herrera, uno de sus hombres fieles hasta los últimos momentos, y lo reemplaza en el mes de junio, interinamente, el Coronel de Caballería don José Antonio Noboa<sup>43</sup>.

Es un aspecto bello, en la formación de nuestra Marina de Guerra, la preocupación, en la cual Guise es parte principalísima, por la convocatoria a los jóvenes peruanos. Guise le pide a Riva Agüero, en los primeros días de su gobierno, el 10 de marzo, que se exhorte a las familias que quieran dedicar a sus hijos a la función de oficiales de la Armada, con edad entre 12 y 16 años, a enviarlos a la Marina, y que "...pueden tener la con-



General Tomás Guido. De Adolfo P. Carranza,  
*San Martín*. Buenos Aires, 1905, p. 216.

fianza y satisfacción á saber que estoy determinado que he de dar toda la atención posible á su adelantamiento, y en conocimientos prácticos y teóricos y al mismo tiempo á su desercia y felicidad”<sup>44</sup>. Dentro de esta misma proyección es la proclama del mismo Guise, del 15 de marzo de 1823 “a los naturales del país”. Merece transcribirse algún fragmento. El Comandante de la Escuadra republicana

*“...convida á entrar en la marina á los jóvenes del país deseosos de hacerse por la buena instrucción, independientes de los servicios extranjeros. Todos los jóvenes desde la edad de 14 años hasta la de 22 serán admitidos presentándose en el Callao y recibirán 8 pesos de avance”<sup>45</sup>.*

En la misma fecha otra proclama de Guise manifiesta su preocupación porque advierte

*“...la inconcurrencia de jóvenes del país en sus respectivos equipajes; y como cree que no habria satisfecho á los deberes que le imponen sus tareas relativas al mejor servicio é independencia del Estado, sin propender á la educación y fomento de la marineria nacional, exita y reclama de todo padre de familia cuyos hijos de 14 á 20 años no estén ocupados útilmente en la República...”<sup>46</sup>.*

Siempre en la ilusión de fomentar las vocaciones a la fuerza naval y de premiar a quienes trabajen en ella, se concede preferencia a todo ciudadano de la armada y del ejército para la provisión de empleos, honores, dignidades<sup>47</sup>.

Como se presenta en otros capítulos de esta obra, el problema del personal de la Marina tiene entre sus aspectos capitales no sólo la formación del oficial, no sólo el fomento de vocaciones, no sólo el acrecentamiento de gente idónea, interesa que la insubordinación no aumente, que las rebeldías del año 1821 y 1822 no continúen, que los casos de indisciplina o de deslealtad no tengan mayor resonancia en la vida de la gente de mar<sup>48</sup>.

Durante el “Protectorado”, como en tiempos posteriores, es una de las capitales preocupaciones del Gobierno el “enganche” de la gente para la Marina, no sólo por el fortalecimiento que entraña a la institución, sino porque se avanza en lo que podemos entender como peruanización de la misma. Aquí, en este tema, más que en otras disposiciones, está de verdad el proceso de la formación de la Marina de Guerra peruana<sup>49</sup>.

Una iniciativa de Cruz solicita al Gobierno se envíe a unos 10 o 12 muchachos de la “casa de expósitos” para servir en la Marina; piensa que entre los 12 y 14 años pueden ser elementos útiles y pueden formarse como experimentados marinos

*“...y logren ellos de una carrera, que les proporcione una cómoda subsistencia... Se harán buenos Marineros y con la dirección de los pilotos aprenderían el Arte de Navegar con*

*el auxilio de la práctica. Estos no tienen Padres, no tienen relaciones con el Pueblo, no tienen así una atracción que los distraiga de su destino*<sup>50</sup>.

Monteagudo responde afirmativamente a la iniciativa y dice que ya están listos para embarcarse en la *Montezuma*, los muchachos señalados de la "casa de expósitos"<sup>51</sup>.

Guise, desde otro ángulo, persigue la formación de un batallón con tropa que "*...debe ser la más robusta y aguerrida...*" para los fines de la guarnición de los buques de guerra y del Arsenal<sup>52</sup>.

Por decreto de Riva Agüero, refrendado por Herrera, el 22 de marzo de 1823, para obtener una mayor celeridad en el trabajo en los momentos difíciles de la guerra, se divide el Ministerio de Guerra y Marina en dos departamentos "*...bajo la dirección y responsabilidad de un solo ministro*". En el Departamento de Marina, un oficial primero y uno segundo, con sus amanuenses correspondientes<sup>53</sup>.

En 1823 es Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina, José de la Torre Ugarte; y Oficial Primero del mismo Ministerio, Pablo Romero, quien en años posteriores aparece como Comisario de Marina<sup>54</sup>.

En 1824 es Ministro de Guerra y Marina el General de Brigada don Juan de Berindoaga, y más tarde, por decreto del 28 de octubre de 1824, asume interinamente el dicho despacho, el Coronel don Tomás de Heres<sup>55</sup>. Oficial Primero de Marina es don José Villa, y Oficial Segundo el Capitán don Mariano Sierra; Oficial Tercero de Guerra y Marina el Capitán don Manuel Urreta. Comandante General de Marina, el Capitán de Navío Vivero, y su ayudante, el Capitán de Infantería don Francisco Pareja. Comisario de Marina el Coronel don Salvador Soyer, en ese momento ausente, y en ejercicio, como interino, don Pablo Romero<sup>56</sup>.

En 1825 continúa como encargado del Ministerio don Tomás Heres. Comandante General de Marina, continúa asimismo José Pascual de Vivero y el Comisario de Marina, don Pablo Romero<sup>57</sup>.

Vinculado con el acopio de gentes para la Marina aparece en comisión el contador don Alonso San Julián, quien lleva correspondencia oficial y tiene el encargo de incorporar, en el Callao, cuarenta marineros a la Escuadra<sup>58</sup>.

En el mes de abril de 1825 de acuerdo con órdenes superiores se establece el "enganche" de marineros y se colocan las banderas en los puntos correspondientes<sup>59</sup>.

Tema que interesa en la época es el de los hombres que trabajan en los muelles y que viven de la industria y de las cosas del mar<sup>60</sup>.

Algunas referencias a los puertos en la época de los Libertadores.

Entre los capitanes de puerto en el Callao, en 1822, encontramos al Teniente Coronel del Ejército don Francisco Erezcano, quien continúa hasta 1823. Tiene como ayudante al Teniente Segundo don Antonio Ausina<sup>61</sup>. En 1824 lo es el Capitán de Fragata graduado don Pedro Vásquez de Velasco, y su ayudante el Teniente Primero don Miguel Icaza<sup>62</sup>.

En tiempo de San Martín es Capitán del puerto de Arica don José María Ferrer<sup>63</sup>; en 1826, lo es el Teniente Primero de Marina don Juan Iladoy, quien desempeña esa función desde 1825. En dicho año son capitanes: del puerto de Chorrillos<sup>64</sup>, el Capitán de Fragata don Jorge Young; de Huanchaco, el Teniente Primero don José Palacios; de Pacasmayo, el Teniente Segundo graduado don José Giral Chácón; de Piura, el Capitán de Corbeta graduado don Juan Elcorrobarrutia<sup>65</sup>. En 1826 aparece en Quilca, don Alejandro González; en Huanchaco, el Teniente del Ejército don José Bastidas; en Pacasmayo, don José María Castañeda; en Paita, el Teniente Coronel del Ejército don José Félix Castro; en Lambayeque, don Teodoro Martínez; en Pisco, don Juan Cabero; en Chancay, don José Fernández del Pozo; en Huacho, don Pedro Ruiz<sup>66</sup>.

En 1823, Pedro Vásquez de Velasco remite al mando militar el proyecto del Reglamento de Policía del Puerto para su aprobación; consta de 63 artículos<sup>67</sup>.

Ya se anota que uno de los graves problemas es la gente peruana en la Marina. Pues bien, Monteagudo subraya la importancia de la presencia del hombre nuestro "...por su sufrimiento y disposiciones para instruirse en todo lo relativo á esta, asi que deve tener su cumplimiento la orden que se le ha dado para que active el enganche de Yndividuos del país..."; además, añade, que dicha actitud no perjudicará a los extranjeros pues éstos pueden tener ubicación en otros buques del Estado<sup>68</sup>.

Dentro del mismo propósito de la vigencia peruana en las cosas navales se encuadra la disposición de Monteagudo para que los marinos de Chile que sirven al Perú, y que deseen continuar en dicho servicio, deben renunciar a su relación con la anterior Marina. De la Cruz opina que los marinos deben ganar firmeza en el trabajo, arraigo, para impedir, ante la exigencia de renuncia, se retiren a Chile; por ello hay que preparar escala de sueldos, ofrecer seguridades y mayores beneficios<sup>69</sup>.

Bolívar en correspondencia de 1826, a Santander y a Briceño Méndez, subestima con error la presencia de gente peruana en la Marina y subestima, del mismo modo, la presencia de embarcaciones nuestras.

*"La demanda de Uds. sobre marineros es impracticable por mil razones: primero, porque no los hay en toda la costa ni extranjeros ni nacionales. El Perú no tiene comercio de cabotaje y los buques que navegan en el Pacifico*

*son todos extranjeros, que vienen con sus tripulaciones desde Europa y se las vuelven a llevar. En la última campaña nos costó infinito conseguir marineros y tuvimos que enganchar a precios y sueldos enormes desde el almirante hasta el marinero*<sup>70</sup>.

Miller, en sus memorias, recuerda cómo en la expedición a Intermedios la tripulación de los transportes es un conjunto de ingleses, norteamericanos, franceses, holandeses y criollos, y manifiesta la dificultad de muchos de los patrones "*...naturales del país...*" quienes tienen tropiezos para hacerse entender con la mayoría de sus gentes<sup>71</sup>.

Un testimonio realista expresa renovada esta presencia varia del personal de la Escuadra; menciona la improvisación y el entretreído de hombres de diversas nacionalidades y de diversas procedencias.

*"...elementos heterogéneos que fué preciso fundir en lo posible, para marchar; un fin común, lo que no sería la menor de las dificultades que tendrían que vencer los organizadores de la Escuadra"*<sup>72</sup>.

Dentro de la línea de proveer de tripulación peruana a nuestra Escuadra hay un interesante oficio de Monteagudo en el cual se refiere al caso de que por lo menos la mitad de las tripulaciones de los bergantines *Belgrano* y *Balcarce* (sic) debe estar compuesta por individuos del país<sup>73</sup>.

En la preocupación por suprimir gastos en la precaria economía del Estado naciente y según orden del Protector, que transmite Monteagudo, por no existir "un motivo urgente" en el momento, se suspenden los vigías de la isla de San Lorenzo y del servicio de la Legua<sup>74</sup>.

Otra preocupación del tiempo de San Martín es la de los "*...venemeritos marineros inutilizados en defensa y cervicio de la Patria...*"<sup>75</sup>.

Dentro del propósito de incorporar "indígenas" a la Marina, hay una referencia a 25 "indígenas de Chorrillos" enganchados al servicio y que deben embarcarse en los bergantines *Balcarce* y *Belgrano* en reemplazo de igual número de extranjeros, que pasan provisionalmente a la goleta *Montezuma*<sup>76</sup>.

Este es un tema apasionante, vivísimo; aparece la Marina de Guerra peruana no sólo por la declaración de una norma legal, no sólo por la bandera, ni por la matrícula de la gente embarcada, ni por el uniforme, ni por las insignias, sino por la bella y sólida lentitud que nos aproxima al homogéneo conjunto peruano de nuestra Escuadra, a la realidad humana peruana de nuestra Escuadra<sup>77</sup>.



## UNIFORMES Y BANDERAS

No sólo es interesante como expresión de costumbre de la época, no sólo es ameno y a ratos curioso, interesan de verdad los uniformes del personal de la Marina y las banderas e insignias de los buques, como elementos valiosos para configurar la imagen de las fuerzas navales en el momento fundacional de la Marina de Guerra del Perú.

El primer año de Protectorado, el 24 de noviembre de 1821, en una disposición que se refiere a la jerarquía de la Marina y a los requisitos para el ingreso a ella, se define de manera expresa el uniforme<sup>78</sup>. Calzón y media blanca, casaca azul con cuello, vuelta y solapa de lo mismo, forro blanco y un galón de oro en todo el contorno del cuello, solapa y botamanga con ojales de oro en los extremos. Los distintivos del grado serán los mismos que se usen en el Ejército, con el añadido de una ancla bordada en la parte inferior de la pala de charretera; en otros casos el ancla en el extremo del cuello, al lado izquierdo. Los Guardia Marinas llevarán el mismo uniforme con el galón en el contorno del cuello<sup>79</sup>.

Los oficiales de la tropa: casaca corta encarnada con el mismo galón que la Marina. La tropa: casaca corta encarnada con vivos amarillos y pantalón blanco. La marinería: chaqueta y pantalón azul con vivos encarnados<sup>80</sup>.

Salvador Soyer, Comisario General de Marina, en 1821, le solicita al Director General de la Marina la precisión de los uniformes para el cuerpo político de la armada<sup>81</sup>. De la Cruz remite la solicitud de Soyer al Ministro de Marina, quien más tarde define su punto de vista<sup>82</sup>. Es opinión de Soyer que de acuerdo con la costumbre de la época se cambie el modo común del uniforme de los españoles. Con pequeñas variantes Monteagudo confirma la propuesta de Soyer. El uniforme del Comisario General de Marina es casaca y calzón azul con cuello, vuelta y forro de lo mismo, un ribete al cuello y botamanga; además de tres alamares. El de Oficial Primero: casaca y calzón, todo de igual color, un ribete al cuello y una ancla de oro. El de Oficial Segundo: es igual al uniforme del primero, varía sólo el ancla que es de plata. Los contadores de primera clase usan el uniforme designado para los oficiales primeros y los de segunda, el que corresponde a los segundos.

Los cirujanos de la Escuadra y los pilotos llevan uniforme azul; los primeros, con cuellos y bota de color sangre, con el mismo galón a la orilla, y los segundos, con cuello y bota color verde mar con el mismo galón<sup>83</sup>.

En mayo de 1826 se aprueba el uniforme para los comisarios de guerra y ordenanzas. Los primeros, casaca azul con botón de

ancla, bordado en el cuello. En el segundo caso, hay pequeñas variantes en la solapa, y pluma negra en el sombrero<sup>64</sup>.

Un decreto del 31 de mayo de 1822, firmado por Torre Tagle como Supremo Delegado, y por el Ministro Guido, establece con minuciosidad el uso del pabellón y las insignias de los diversos buques del Estado, según la naturaleza de su armamento, la graduación del Jefe que manda y para *"...que no se confundan á larga distancia con las banderas é insignias de que usan los españoles..."*<sup>65</sup>.

La bandera de los buques de guerra, plazas marítimas y sus castillos, es: tres listas verticales o perpendiculares, la del centro blanca, y las de los extremos encarnadas con un sol también encarnado sobre la lista blanca. El estandarte, igual a la bandera con la diferencia que en lugar del sol lleva las armas provisionales del Estado, bordadas sobre el centro de la lista blanca.

Las embarcaciones de las rentas de Hacienda, empleadas en comisión, usan las mismas banderas de los buques de guerra con el añadido de los caracteres H. P. en letras blancas: el primero en la lista encarnada inmediatamente al asta de bandera y el segundo al lado opuesto, en simetría con el sol que debe estar en el centro.

Los corsarios particulares en tiempo de guerra llevan la misma bandera que los buques de guerra, sin diferencia alguna, y si fuesen armados en corso y mercancía, como lo dirán sus patentes, deben añadir distintivo que señale la Dirección General de la Marina.

La bandera de los buques mercantes es igual a la nacional con la diferencia de no llevar el sol encarnado en la lista del centro, y a excepción de que su equipaje o armamento corra a cuenta del Estado, *"...en cuyo caso usará la de los buques de guerra mientras dure su fletamento..."*<sup>66</sup>.

Se prohíbe a todo buque de la Armada hacer y recibir "saludo al cañón" sin su propia bandera, lo mismo que combatir arbolándola, pero se permite, al estilo de mar, hacer uso de lo que previene el artículo 7º, título 29, de la Ordenanza Naval de 1802.

Se establecen también las insignias del generalísimo de la Armada.

*"...ha de ser dicha bandera cuadra con las mismas listas y armas bordadas, que el estandarte detallado en el artículo segundo, con el aumento de una ancla perpendicular sobresaliendo el cepo por la union de las banderas con el escudo, y por la parte inferior las uñas..."*<sup>67</sup>.

Los demás tipos de gallardetes y gallardetones y otras insignias para distinguir el empleo de capitanes de navío, y siguientes se someten a las disposiciones de la antigua ordenanza de 1802<sup>68</sup>.

LOS SUELDOS DE LA MARINA

En el cuadro económico general de la Marina peruana, el tema de los sueldos tiene verdadera importancia. Analizamos ahora aspectos generales y escalas de los reclamos y asuntos corporativos vinculados con las asignaciones periódicas, y atendemos a algunos casos concretos de interés.

En los primeros días del Protectorado, el 15 de agosto de 1821, declárase que el Estado Peruano reconoce como deuda nacional los atrasos del Ejército y de la Escuadra como igualmente —expresa San Martín— “...las ofertas hechas por mí a ambos”<sup>89</sup>. En garantía del pago de las deudas antes citadas quedan todos los bienes del Estado hasta el 20% de las entradas de aduana. Reconoce a quienes fueron oficiales de la escuadra que salen con la Expedición Libertadora y a los empleados, en el mismo caso, una pensión de medio sueldo por el término de su vida, pensión que será satisfecha aun “...en el caso de establecerse en otro país extranjero”<sup>90</sup>. El Intendente del Ejército, don Juan Gregorio Lemus, preside la comisión encargada del arreglo de cuentas, administración de fondos y pagos de los atrasos al Ejército y a la Escuadra. En los pagos que se hicieran, de atrasos de sueldos a la Escuadra, que correspondan al Estado de Chile “...se tendran en consideracion en el tratado particular que se ajuste con aquel estado”<sup>91</sup>.

El 9 de marzo de 1822, Torre Tagle promulga, con la firma de Tomás Guido, el primer Reglamento Provisional de Sueldos y Gratificaciones de Mesa “...que deben disfrutar anualmente, los gefes, oficiales de guerra y mayores y demas individuos de mar y marineria, empleados en la Marina del Perú, desde 1º de Abril de 1822”. Considérase, que se efectúen los pagos de acuerdo con lo que los marinos ganan conforme al Reglamento de la Marina chilena; mas los considerandos del decreto añaden que la mayor carestía de la vida en el Perú obliga a una diversa determinación de los sueldos y que se espera un aumento del tesoro público “...tan pronto que desaparezca el grupo de españoles que oprimen a las provincias internas del Sud”<sup>92</sup>.

El cuadro de sueldos y gratificaciones, por año, es el siguiente.

| "Gefes y Oficiales<br>de Guerra | EMBARCADOS |         | DESEMBARCADOS |         |       |       |
|---------------------------------|------------|---------|---------------|---------|-------|-------|
|                                 | Con mando  |         | Sin mando     | Todo    |       |       |
|                                 | Sueldo     | Gratif. | Sueldo        | Gratif. | goce. |       |
| Almirante .....                 | 9000       | 12000   | 9000          | .....   | 6000  |       |
| Vice-almirante .....            | 6500       | 6000    | 6500          | .....   | 4333  | 2 1/2 |
| Contra-almirante .....          | 5500       | 4800    | 5500          | .....   | 3666  | 5     |
| Capitan de navio .....          | 2618       | 2400    | 2618          | 540     | 1309  |       |
| Capitan de fragata....          | 1812       | 1800    | 1812          | 540     | 906   |       |

# OFFICERS , SEAMEN

AND MARINES OF THE CHILI FLEET.

---

**I**N observance of the promise contained in my proclamation of the last month, I have ordered that the officers & crew of the Ship Lautaro be immediately paid in the port of Callao. In like manner payment will be made to the other vessels of the squadron ; for which purpose the Admiral has been requested to cause to be made out and presented the respective accounts.

The term of your privations is now past, and the peruvian Government is desirous to reward those services which have so greatly contributed to the liberty & independence of the country. Lima, set. 24<sup>th</sup> of 1821.

*San Martin.*

# OFICIALES , MARINE-

ROS Y SOLDADOS DE LA ESCUADRA DE CHILE.

---

**E**N cumplimiento de la promesa que os hice en mi proclama del mes anterior, he mandado que los oficiales y tripulacion de la fragata Lautaro sean pagados inmediatamente en el puerto del Callao del sueldo de un año. El mismo pago se hará á los otros buques de la escuadra ; á cuyo efecto he pedido al Almirante los presupuestos de lo que corresponda á cada buque.

El término de vuestras privaciones ha pasado, y el Gobierno del Perú desea recompensar los servicios de los que tanto han contribuido á la libertad é independencia del pais.

Lima setiembre 24 de 1821.

*San Martin.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

|                         |      |      |      |     |     |
|-------------------------|------|------|------|-----|-----|
| Capitan de corveta....  | 1320 | 1200 | 1320 | 540 | 660 |
| Teniente 1° de marina   | 864  | 1080 | 864  | 360 | 432 |
| Teniente 2° de idem...  | 696  | 1080 | 696  | 360 | 348 |
| Alferez de fragata .... | 624  | 1080 | 624  | 360 | 312 |
| Guardia marina .....    | 168  | 600  | 168  | 360 | 84  |

| OFICIALES DE CUENTA Y RAZON                   | <i>Embarcados</i> |               | <i>Desemb.</i>   |
|---|-------------------|---------------|------------------|
|   | <i>Sueldo</i>     | <i>Grati.</i> | <i>Todo goce</i> |
| Comisario de guerra de marina .....           | 1500              | 360           | 1500             |
| Contadores de navio, oficiales primeros ..... | 750               | 360           | 750              |
| Contadores de fragata, idem. segundos .....   | 550               | 360           | 550              |
| Supernumerarios oficiales terceros....        | 450               | 360           | 450              |

CUERPO DE PILOTOS

|                            |     |       |     |
|----------------------------|-----|-------|-----|
| Primeros pilotos .....     | 720 | 360   | 720 |
| Segundos idem. ....        | 360 | 360   | 360 |
| Terceros ó pilotines ..... | 360 | ..... | 360 |

CUERPOS DE CIRUJANOS

|                          |     |     |     |
|--------------------------|-----|-----|-----|
| Primeros Cirujanos ..... | 720 | 360 | 720 |
| Segundos idem. ....      | 480 | 360 | 480 |

CAPELLANES DE NUMERO

|                           |     |     |     |
|---------------------------|-----|-----|-----|
| Primeros capellanes ..... | 480 | 360 | 480 |
| Segundos idem. ....       | 480 | 360 | 480 |

BATALLONES DE MARINA

|                          |     |                          |     |
|--------------------------|-----|--------------------------|-----|
| Sarjentos primeros ..... | 216 | Idem Segundos .....      | 132 |
| Idem segundos .....      | 180 | Tambores y pifanos ..... | 132 |
| Cabos primeros .....     | 156 | Soldados .....           | 120 |

BRIGADA DE ARTILLERIA

|                          |     |                          |     |
|--------------------------|-----|--------------------------|-----|
| Sarjentos primeros ..... | 240 | Idem segundos .....      | 144 |
| Idem segundos .....      | 204 | Tambores y pifanos ..... | 144 |
| Cabos primeros .....     | 156 | Artilleros .....         | 132 |

OFICIALES DE MAR

| Primeros y segundos        | <i>Todo goce</i> |                            |     |
|----------------------------|------------------|----------------------------|-----|
| contramaestres .....       | 540              | Terceros idem .....        | 216 |
| Primeros guardianes .....  | 384              | Armero .....               | 360 |
| Segundos idem. ....        | 336              | Herrero .....              | 360 |
| Primeros carpinteros ..... | 480              | Boca-Fragua .....          | 300 |
| Segundos idem. ....        | 336              | Oficial de macho .....     | 216 |
| Terceros idem. ....        | 240              | Maestro de belas .....     | 240 |
| Primeros calafates .....   | 420              | Cocinero de equipaje ..... | 240 |
| Segundos idem. ....        | 288              | Buzo .....                 | 192 |

LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

MARINERIA MATRICULADA

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| Artilleros de preferencia ..... | 168 |
| Idem. de mar ordinarios .....   | 144 |
| Marineros .....                 | 120 |
| Grumetes .....                  | 96  |
| Pages .....                     | 72  |

DEPENDIENTES DE PROVISION

|   |                   |
|---|-------------------|
| Maestre de víveres .....                | 300               |
| Dispensero, lo mismo que tonelero ..... | 240 <sup>93</sup> |

Este es el cuadro general de sueldos definido en el tiempo del Protectorado de San Martín. Hay algunas otras precisiones. A los jefes y oficiales de guerra hasta la clase de alférez de fragata, el descuento de 23 reales por ciento por razón de invalidez y montepío militar; a las demás clases de gente de la Armada se les abona su sueldo íntegro como define el reglamento; los capitanes de navío con mando, perciben diariamente cuatro raciones ordinarias de armada; los de fragata y corbeta, tres; los tenientes primeros y segundos y demás oficiales hasta la clase de guardia marina con mando, dos; y los oficiales de guerra subordinados desde la clase de teniente primero hasta la de guardia marina, inclusive, disfrutan una sola ración; igualmente, los oficiales mayores, oficiales de mar, individuos de tropa y marinería matriculada; los oficiales del ejército al servicio de naves de guerra reciben además de su sueldo, la gratificación anual y ración ordinaria de un oficial de guerra subordinado tal como antes se define. El goce de ración no tiene validez cuando el oficial está desembarcado<sup>94</sup>.

Melo presenta un cuadro de sueldos del tiempo siguiente a la batalla de Ayacucho y propone el ejemplo de la fragata *Presidente* o *Protector*:

|  |     |     |
|--|-----|-----|
| "Para dos tenientes segundos .....               | 171 | 1/2 |
| " " idem graduados .....                         | 160 |     |
| " " alfereces de fragata .....                   | 160 |     |
| " " guardia marinas graduados de alfereces ..... | 100 |     |
| " un segundo piloto .....                        | 67  | 4   |
| " dos primeros guardianes .....                  | 64  |     |
| " cuatro idem. 2os. ....                         | 112 |     |
| " un segundo carpintero .....                    | 28  |     |
| " un segundo calafate .....                      | 24  |     |
| " doce artilleros de preferencia .....           | 168 |     |
| " " " ordinarios .....                           | 144 |     |
| " veinte marineros .....                         | 200 |     |
| " veintidos grumetes .....                       | 176 |     |

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

|   |                               |    |
|---|-------------------------------|----|
| " | dos maestros de víveres ..... | 60 |
| " | un despensero .....           | 20 |

Total al mes..... \$ 1654 4 1/2<sup>'95</sup>.

De lo anterior, deduce Melo la escala de sueldos en pesos de ocho reales:

|                           |                  |
|---------------------------|------------------|
| "Vicealmirante embarcado  | 500              |
| id. en tierra             | 250              |
| Contral. comdte. general  | 469 3 1/2        |
| Capitán de fragata        | 166 5            |
| id. de corbeta            | 150              |
| Teniente 1°               | 99 4             |
| id. 2°                    | 85 5             |
| Alférez de fragata        | 80               |
| Guardia marinas           | 50               |
| 2° piloto                 | 67 4             |
| Auditor                   | 80               |
| Comisario ordenador       | 238 7 1/2        |
| 2° cirujano               | 70               |
| Escribano de marina       | 35               |
| 1er. guardián             | 32               |
| 2° id.                    | 28               |
| 2° condestable            | 17               |
| 2° carpintero             | 28               |
| 2° calafate               | 20               |
| Artilleros de preferencia | 14               |
| id. ordinarios            | 12               |
| Marineros                 | 10               |
| Grumetes                  | 8                |
| Pajes                     | 6 <sup>'96</sup> |

El 5 de setiembre de 1826, Santa Cruz, Presidente del Consejo de Gobierno, advierte la conveniencia de hallar uniformidad entre los sueldos del personal de Marina y del Ejército; decreta la escala de sueldos y gratificaciones:

| "Jefes y oficiales de guerra | Embarcados con mando |                | Embarcados sin mando |          | Desembarcados  |                   | Todo goce |
|------------------------------|----------------------|----------------|----------------------|----------|----------------|-------------------|-----------|
|                              | Suel- dos            | Se per- cibirá | Grati- fica- ción    | Suel- do | Se per- cibirá | Grati- fica- ción |           |
| Almirante .....              | 8000                 | 5500           | 4000                 | 8000     | 5500           | .....             | 4000      |
| Vice-almirante...            | 6000                 | 4167           | 3000                 | 6000     | 4167           | .....             | 3000      |
| Contra-almiran- te .....     | 4600                 | 3334           | 2300                 | 4600     | 3334           | .....             | 2300      |
| Capitan de na- vio .....     | 3240                 | 2327           | 1620                 | 3240     | 2327           | 540               | 1620      |

LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

|                              |      |      |      |      |      |     |      |
|------------------------------|------|------|------|------|------|-----|------|
| Idem. de fragata             | 2000 | 1500 | 1000 | 2000 | 1500 | 500 | 1000 |
| Capitan de corbeta .....     | 1400 | 1100 | 700  | 1400 | 1100 | 500 | 700  |
| Teniente 1° de marina .....  | 1000 | 834  | 600  | 1000 | 834  | 360 | 500  |
| Teniente 2° de de idem. .... | 750  | 667  | 600  | 750  | 667  | 360 | 375  |
| Alférez de fragata .....     | 650  | 600  | 600  | 650  | 600  | 360 | 325  |
| Guardia-marina.              | 240  | 240  | 500  | 240  | 240  | 360 | 140  |

OFICIALES DE CUENTA Y RAZON

|   |      |      |     |      |
|---|------|------|-----|------|
| Comisario ordenador .....                   | 2880 | 2087 | 500 | 1440 |
| Comis. de guerra .....                      | 1500 | 1134 | 360 | 750  |
| Contads. de navio, oficiales primeros ..... | 800  | 700  | 360 | 400  |
| Idem de fragata oficiales segundos          | 600  | 567  | 360 | 300  |
| Supernumerarios oficiales terceros          | 450  | 450  | 360 | 225  |

CUERPO DE PILOTOS

|                            |     |     |     |     |
|----------------------------|-----|-----|-----|-----|
| Primeros pilotos .....     | 720 | 647 | 360 | 647 |
| Segundos idem. ....        | 450 | 450 | 360 | 450 |
| Terceros o pilotines ..... | 360 | 360 | 360 | 360 |

CUERPOS DE CIRUJANOS Y CAPELLANES

|                          |     |     |     |     |
|--------------------------|-----|-----|-----|-----|
| Primeros cirujanos ..... | 720 | 647 | 360 | 360 |
| Segundos idem. ....      | 480 | 480 | 360 | 240 |
| Capellanes .....         | 480 | 480 | 360 |     |

BATALLONES DE MARINA

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Sarjentos primeros ..... | 216 |
| Idem segundos .....      | 180 |
| Cabos primeros .....     | 144 |
| Idem segundos .....      | 132 |
| Tambores y pífanos ..... | 132 |
| Soldados .....           | 120 |

BRIGADA DE ARTILLERIA

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Sarjentos primeros ..... | 240 |
| Idem segundos .....      | 204 |
| Cabos primeros .....     | 156 |
| Idem segundos .....      | 144 |
| Tambores y pífanos ..... | 144 |
| Artilleros .....         | 132 |



## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

### OFICIALES DE MAR

|  |     |
|--|-----|
| Primeros y segundos contramaestres ..... | 540 |
| Primeros guardianes .....                | 384 |
| Segundos idem. ....                      | 336 |
| Primeros carpinteros .....               | 480 |
| Segundos id. ....                        | 336 |
| Terceros id. ....                        | 240 |
| Primeros calafates .....                 | 420 |
| Segundos idem. ....                      | 288 |
| Terceros idem. ....                      | 216 |
| Armero .....                             | 360 |
| Herrero .....                            | 360 |
| Boca fragua .....                        | 300 |
| Oficial de macho .....                   | 216 |
| Maestro de velas .....                   | 240 |
| Cocinero de equipaje .....               | 240 |
| Buzo .....                               | 192 |

### MARINERIA MATRICULADA

|                                    |     |
|------------------------------------|-----|
| Artilleros de preferencia .....    | 168 |
| Artilleros de mar ordinarios ..... | 144 |
| Marineros .....                    | 120 |
| Grumetes .....                     | 96  |
| Pajes .....                        | 72  |

### DEPENDIENTES DE PROVISION

|  |                     |
|--|---------------------|
| Maestre de víveres .....                 | 360                 |
| Dispensero, lo mismo que toneleros ..... | 240 <sup>1997</sup> |

En una comunicación del Comisario General de Marina don Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina, fechada en Lima el 6 de setiembre de 1826, se presenta una relación de los goces que disfrutaban mensualmente todas las clases de la Armada, incluyéndose la gratificación personal de la plana mayor, de oficiales de guerra y mayores, según la Suprema Resolución de S.E. el Libertador del 28 de marzo de 1826.

### "Cuerpo Gl. de la Armada

|                                      | Sueldo      | Gratif. | Goces que disfrutar. | Ed. que perciben. |
|--------------------------------------|-------------|---------|----------------------|-------------------|
| Almirante con mando .....            | 750. = =.   | 500     | 1.250. = =.          | 645. 6. 17.       |
| Idem sin el .....                    | 750. = =.   | 000     | 750. = =.            | 395. 6. 17.       |
| Idem desembarcado .....              | 485. 5. =.  | 300     | 785. 5. =.           | 263. 5. =.        |
| Vice Almirante con man-<br>do .....  | 541. 5. 11. | 250.    | 791. 5. 11.          | 416. 5. 11.       |
| Idem sin el .....                    | 541. 5. 11. | 000.    | 541. 5. 11.          | 291. 5. 05.       |
| Idem desembarcado .....              | 350. 5. 27. | 000.    | 350. 5. 27.          | 198. 1. 13.       |
| Contra-Amirante con man-<br>do ..... | 459. 1. 11. | 200.    | 659. 1. 11.          | 350. 3. 05.       |

## LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

|                                       |            |      |            |           |
|---------------------------------------|------------|------|------------|-----------|
| Idem sin el .....                     | 459. 1.11. | 000. | 459. 5.11. | 250.3.05. |
| Idem desembarcado .....               | 305. 4.14. | 000. | 305. 4.14. | 173.4.24. |
| Capitan de navio con<br>mando .....   | 218. 1.11. | 100. | 318. 1.11. | 179.7.05. |
| Idem sin el .....                     | 218. 1.11. | 22.4 | 240. 5.11. | 141.1.05. |
| Idem desembarcado .....               | 105. 7.20. | 000. | 105. 7.20. | 73.6.10.  |
| Capitan de fragata con<br>mando ..... | 151. =. =. | 75.  | 226. =. =. | 133.6.17. |
| Idem sin el .....                     | 151. =. =. | 22.4 | 173. 4. =. | 107.4.17. |
| Idem desembarcado .....               | 73. 2.25.  | 000. | 73. 2.25.  | 57.3.29.  |
| Capitan de corbeta con<br>mando ..... | 110. =. =. | 50.  | 160. =. =. | 100.6.17. |
| Idem sin el .....                     | 110. =. =. | 22.4 | 132. 4. =. | 87.0.17.  |
| Idem desembarcado .....               | 53. 6.12.  | 000. | 53. 6.12.  | 47.5.23.  |
| Teniente 1º con mando .....           | 72. =. =.  | 45.  | 117. =. =. | 79.2.17.  |
| Idem sin el .....                     | 72. =. =.  | 15.  | 87. =. =.  | 64.2.17.  |
| Idem desembarcado .....               | 34. 7.25.  | 00.  | 34. 7.25.  | 34.7.25.  |
| Tenientes 2º con mando ....           | 58. =. =.  | 45.  | 103. =. =. | 72.2.17.  |
| Idem sin el .....                     | 58. =. =.  | 15.  | 73. =. =.  | 57.2.17.  |
| Idem desembarcado .....               | 28. 1.12.  | 00.  | 28. 1.12.  | 28.1.12.  |
| Alférez de fragata con<br>mando ..... | 52. =. =.  | 45.  | 97. =. =.  | 69.2.17.  |
| Idem sin el .....                     | 52. =. =.  | 15.  | 67. =. =.  | 54.2.17.  |
| Idem desembarcado .....               | 25. 2.01.  | 000. | 25. 2.01.  | 25.2.01.  |
| Guardia marina con man-<br>do .....   | 14. =. =.  | 25.  | 39. =. =.  | 39. =. =. |
| Idem sin el .....                     | 14. =. =.  | 15.  | 29. =. =.  | 29. =. =. |
| Idem desembarcado .....               | 7. =. =.   | 00.  | 7. =. =.   | 7. =. =.  |

### *Cuerpo Político de la Armada*

|   |            |      |            |           |
|---|------------|------|------------|-----------|
| Comisario ordenador con<br>mando .....            | 218. 1.11. | 100. | 318. 1.11. | 179.7.05. |
| Idem subordinado .....                            | 218. 1.11. | 22.4 | 240. 5.11. | 141.1.05. |
| Idem desembarcado .....                           | 205. 7.20. | 000. | 105. 7.20. | 73.6.10.  |
| Comisario de guerra em-<br>barcado .....          | 125. =. =. | 15.  | 140. =. =. | 90.6.17.  |
| Idem desembarcado .....                           | 121. 3.09. | 00.  | 121. 3.09. | 81.4.04.  |
| Contads. de navio ofs. los.<br>embarcados .....   | 62. 4. =.  | 15.  | 77. 4. =.  | 59.4.17.  |
| Idem desembarcados .....                          | 60. 5.27.  | 000. | 60. 5.27.  | 51.1.13.  |
| Contads. de fragata, id.<br>2os. embarcados ..... | 45. 6.22.  | 15.  | 60. 6.22.  | 51.1.28.  |
| Idem desembarcados .....                          | 44. 4.08.  | 00.  | 44. 4.08.  | 43.0.21.  |
| Supernumerarios id. 3os.<br>embarcados .....      | 37. 4. =.  | 15.  | 52. 4. =.  | 47.0.17.  |
| Idem desembarcados .....                          | 36. 3.16.  | 000. | 36. 3.16.  | 36.3.16.  |

### *Cuerpo de Pilotos*

|                              |           |     |           |           |
|------------------------------|-----------|-----|-----------|-----------|
| 1os. Pilotos embarcados .... | 60. =. =. | 15. | 75. =. =. | 58.2.17.  |
| Idem desembarcados .....     | 60. =. =. | 00. | 60. =. =. | 50.6.17.  |
| 2os. Id. embarcados .....    | 30. =. =. | 15. | 45. =. =. | 43.2.17.  |
| Idem desembarcados .....     | 30. =. =. | 00. | 30. =. =. | 30. =. =. |

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

|                                       |             |     |             |             |
|---------------------------------------|-------------|-----|-------------|-------------|
| 3os. id. o Pilotines embarcados ..... | 30. = . = . | 00. | 30. = . = . | 30. = . = . |
| Idem desembarcados .....              | 30. = . = . | 00. | 30. = . = . | 30. = . = . |

### *Cuerpo de Cirujanos*

|                                 |             |     |             |             |
|---------------------------------|-------------|-----|-------------|-------------|
| 1os. Cirujanos embarcados ..... | 60. = . = . | 15. | 75. = . = . | 58.2.17.    |
| Idem desembarcados .....        | 60. = . = . | 00. | 60. = . = . | 50.6.17.    |
| 2os. id. embarcados .....       | 40. = . = . | 15. | 55. = . = . | 48.2.17.    |
| Idem desembarcados .....        | 40. = . = . | 00. | 40. = . = . | 40. = . = . |

### *Capellanes de Número*

|                                  |             |     |             |             |
|----------------------------------|-------------|-----|-------------|-------------|
| 1os. Capellanes embarcados ..... | 40. = . = . | 15. | 55. = . = . | 48.2.17.    |
| Idem desembarcados .....         | 40. = . = . | 00. | 40. = . = . | 40. = . = . |
| 2os. id. embarcados .....        | 40. = . = . | 15. | 55. = . = . | 48.2.17.    |
| Idem desembarcados .....         | 40. = . = . | 00. | 40. = . = . | 40. = . = . |

### *Batallones de Marina*

|                          | <i>Goces que disfrutan</i> | <i>Id. que perciben</i> |
|--------------------------|----------------------------|-------------------------|
| Sargentos 1os. ....      | 18                         | 18                      |
| Idem 2os. ....           | 15                         | 15                      |
| Cabos 1os. ....          | 12                         | 12                      |
| Idem 2os. ....           | 11                         | 11                      |
| Tambores y Pifanos ..... | 11                         | 11                      |
| Soldados .....           | 10                         | 10                      |

### *Brigada de Artilleria*

|                          |    |    |
|--------------------------|----|----|
| Sargentos 1os. ....      | 20 | 20 |
| Id. 2os. ....            | 17 | 17 |
| Cabos 1os. ....          | 13 | 13 |
| Id. 2os. ....            | 12 | 12 |
| Tambores y Pifanos ..... | 12 | 12 |
| Soldados .....           | 11 | 11 |

### *Oficiales de mar de sueldo fijo y temporal*

|                                  |    |          |
|----------------------------------|----|----------|
| 1os. y 2os. Contramaestres ..... | 45 | 43.2.17. |
| 1os. Guardianes .....            | 32 | 32       |
| 2os. Idem. ....                  | 28 | 28       |
| 1os. Carpinteros .....           | 40 | 40       |
| 2os. Idem. ....                  | 28 | 28       |
| 3os. Idem. ....                  | 20 | 20       |
| 1os. Calafates .....             | 35 | 35       |
| 2os. Idem. ....                  | 24 | 24       |
| 3os. Idem. ....                  | 18 | 18       |
| Armeros .....                    | 30 | 30       |
| Herreros .....                   | 30 | 30       |
| Bocas fraguas .....              | 25 | 25       |
| Ofl. de macho .....              | 18 | 18       |
| Maestro de velas .....           | 20 | 20       |
| Cocinero de equipaje .....       | 20 | 20       |
| Buso .....                       | 16 | 16       |

LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

*Marineria*

|                                 |    |    |
|---------------------------------|----|----|
| Artilleros de Preferencia ..... | 14 | 14 |
| Idem ordinarios .....           | 12 | 12 |
| Marineros .....                 | 10 | 10 |
| Grumetes .....                  | 8  | 8  |
| Pajes .....                     | 6  | 6  |

*Dependientes de Provn.*

|                             |    |                  |
|-----------------------------|----|------------------|
| Maestre y Viveres .....     | 30 | 30               |
| Despensero y Tonelero ..... | 20 | 20 <sup>98</sup> |

A modo de ejemplo los sueldos de oficiales y tropa de la corbeta de guerra *Pichincha*, en 1825, son los siguientes:

|                                  |           |          |  |
|----------------------------------|-----------|----------|--|
| Comandante .....                 | 400 pesos |          |  |
| Teniente 1° .....                | 240 "     |          |  |
| Teniente 2° .....                | 130 "     |          |  |
| Contador .....                   | 130 "     |          |  |
| Piloto .....                     | 130 "     |          |  |
| Teniente de Tropa .....          | 130 "     |          |  |
| Contramaestre .....              | 60 "      |          |  |
| Condestable .....                | 50 "      |          |  |
| Carpintero .....                 | 60 "      |          |  |
| Maestre de Viveres .....         | 50 "      |          |  |
| Sangrador .....                  | 50 "      |          |  |
| 1er. Guardián .....              | 32 "      |          |  |
| 1er. Cabo de Timón .....         | 32 "      |          |  |
| 2do. Cabo de Timón .....         | 32 "      |          |  |
| 3er. Cabo de Timón .....         | 32 "      |          |  |
| 1er. Cocinero .....              | 32 "      |          |  |
| 2do. Cocinero .....              | 32 "      |          |  |
| 1er. Cabo de Proa .....          | 32 "      |          |  |
| 2do. Cabo de Proa .....          | 32 "      |          |  |
| 1er. Cabo de Trinquete .....     | 32 "      |          |  |
| 2do. Cabo de Trinquete .....     | 32 "      |          |  |
| 1er. Cabo Foque Mayor .....      | 32 "      |          |  |
| 2do. Cabo Foque Mayor .....      | 32 "      |          |  |
| 1er. Cabo Foque Mesana .....     | 32 "      |          |  |
| 1er. Cabo de Popa .....          | 32 "      |          |  |
| 1er. Cabo de Cañón .....         | 32 "      |          |  |
| 2do. Cabo de Cañón .....         | 32 "      |          |  |
| 22 Marineros .....               | 28 "      | cada uno |  |
| 18 Marineros de 2da. Clase ..... | 16 "      | " "      |  |
| 5 Pajes .....                    | 8 "       | " "      |  |
| 2 Sargentos 1° .....             | 24 "      | " "      |  |
| 2 Cabos 1° .....                 | 12 "      | " "      |  |
| Cabo 2° .....                    | 10 "      |          |  |

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

|                   |       |       |          |
|-------------------|-------|-------|----------|
| Pito .....        | 10    | „     |          |
| 20 Soldados ..... | 8     | „     | cada uno |
|                   | <hr/> |       |          |
| Total .....       | 3,008 | pesos |          |

En 1825, el Libertador resuelve que los hombres embarcados en los buques de guerra de Colombia disfruten el mismo haber que los del Perú<sup>99</sup>. Existe una disposición de febrero de 1826 que manda reducir a la mitad la gratificación de mesa concedida a los oficiales de la Escuadra<sup>100</sup>. Se establece, en julio del mismo año, una excepción para los sargentos de Infantería de Marina del descuento hecho a los demás de 14 1/2 reales por razón de vestuario. Posteriormente, en octubre, se suprimen las raciones a los individuos desembarcados; en el caso que las recibieran percibirán sólo la mitad de sus pagos<sup>101</sup>.

La situación de los sueldos del personal del cuerpo político de la Armada es materia de interesantes consultas y dictámenes. Es el principio que se establezca la equivalencia entre los diversos grados del cuerpo político y de los oficiales de la Escuadra, y que definida dicha correspondencia se abone como sueldo lo mismo que gana el oficial de la Armada. Las equivalencias son las siguientes: comisario ordinario corresponde a capitán de navío; comisario de guerra a capitán de fragata; oficial primero a capitán de corbeta; oficial segundo a teniente; oficial tercero a alférez; y meritorio a guardiamarina<sup>102</sup>.

Hay algunos aspectos, algunos matices sobre la aplicación de los sueldos que merecen subrayarse.

Bien sabemos cómo Cochrane vive este tema con fervor, con intensidad, y, cómo del mismo modo, es uno de los elementos integrantes de su postura de beligerancia polémica frente a San Martín. Ponderemos algunos testimonios del Almirante inglés. Desde Huacho, manifiesta que los marineros que cumplen su tiempo de “enganchamiento” han solicitado se les pague sus haberes.

*“...y juzgo sea mi deber hacer presente á V.E. —es una carta a San Martín— esta solicitud, porque el único modo de conservar su confianza y que continúen en el servicio, es un puntual cumplimiento del trato hecho con ellos. A bordo de la O’Higgins hay como veinte de esta clase, y en toda la escuadra habrá como cincuenta”*<sup>103</sup>.

Insiste más tarde que la confianza se ha perdido por el retraso en los “respectivos pagamentos”, y hace protestas de cómo en estos reclamos no le mueve ningún interés personal<sup>104</sup>. Luego, afirma que el *San Martín*, la *O’Higgins* y la *Valdivia* ya han recibido sus pagos y queda por abonarse a los demás buques<sup>105</sup>. Pocos días después, dice que incluye las cuentas del desembolso realizado para cancelar el pago de cuatro meses de sueldo a los

**GACETA DEL GOBIERNO**

DEL JUEVES 6 DE ENERO DE 1825 -- 6.º v = 4 o

**SIMON BOLIVAR LIBERTADOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA de Colombia, y encargado del Poder Dictatorial de la del Perú etc. &c**

**CONSIDERANDO**

1.º Que el ejército libertador y la escuadra nacional, sin cuyo poder, habria quedado indubitablemente reducido el Perú á su antigua dependencia, y disuelto su gobierno, han sufrido infinitas privaciones, desde que tomaron á su cargo la obra de reconquistar la independencia nacional:

2.º Que una de estas privaciones, ha consistido en servir á cuarta paga, conforme á las declaraciones de 14 y 15 de marzo; resultandoles por consiguiente un haber considerable, que debe ser cubierto con preferencia á cualquiera otro crédito, ya por demandarlo así la justicia, como porque, sin el esfuerzo de las tropas libertadoras y el de la marina nacional, se habrian cancelado de hecho todas las deudas que gravan sobre la nacion, quedando, ademas, anulados los recursos con que ella puede contar para cubrir sus créditos:

3.º Que estos no pueden satisfacerse sin una liquidacion previa, en consecuencia de los documentos que los constituyen deudamente;

He venido en decretar y decreto lo siguiente:

I. Mientras no sea cubierto por la nacion el crédito del Ejército Unido Libertador, y el de la Marina nacional, no tendrán lugar las solicitudes relativas al pago de cualesquiera otras deudas.

II. Realizado este pago, serán atendidos los demas acreedores; siendo un deber del gobierno llenar religiosamente estos pactos, tanto por la fe pública á que está comprometido, como por el vivo interes que le anima de establecer el crédito nacional, de un modo efectivo y permanente, para cuyo fin adoptará medidas eficaces.

3.º Se establecerá en la capital de la República una *Junta de Liquidacion*, á la que acudirán todos los acreedores al Estado, con sus respectivos documentos, y calificados que sean, se mandará pagar por el gobierno en los terminos correspondientes á su naturaleza y preferencia.

Imprimase, publíquese, circúlese. Dado en el cuartel jeneral de Huamanga á 16 de octubre de 1824. = 3.º de la República. = *Simon Bolivar.* — Por orden de S. E. = *José Sanchez Carrion.*

marineros extranjeros de la *O'Higgins*, el *San Martín*, la *Valdivia*, y que resta pagar con el dinero sobrante a los hombres de la *Independencia*, *Galvarino*, *Araucano* y ausentes<sup>106</sup>.

*"...he pagado hoy novecientos dos á los marineros de la Valdivia que quedaron enfermos en Huacho: y he remitido á la Independencia ochocientos sesenta y cuatro para la paga de ese buque, cuyas cuentas presentaré á V. E. luego que las reciba. Con los mil ciento cuarenta pagados á la tropa, hace un total de ocho mil setenta y dos pesos desembolsados"*<sup>107</sup>;

alude a que el *Galvarino*, *Araucano*, *Potrillo* y *Pueyrredón* no han recibido *"...cosa alguna"*<sup>108</sup>.

La materia del retraso de los sueldos, del malestar consiguiente, de la vinculación con expresiones de indisciplina y desgano, está patente en diversos testimonios de la historiografía de la Independencia. Sólo una expresión de Paz Soldán que tiene que hacer con las postrimerías de 1822, dice: *"se adeudaban ingentes sumas por sueldos de las listas civil y militar y por suministros al Ejército y Marina"*<sup>109</sup>.

En el tiempo de Riva Agüero, 18 de abril de 1823, un oficio reservado a los administradores del tesoro, les expresa que por orden del Presidente de la República no abonen ningún libramiento pendiente, con la excepción de los haberes del Ejército, Marina, preparativos de guerra y hospitales<sup>110</sup>.

Por comunicación de marzo de 1825 se ofrece noticia que la oficialidad de la Escuadra del Perú ha recibido seis meses de sueldo en Guayaquil, dentro de una buena cuenta, según aviso del Intendente de Marina don Salvador Soyer, quien lo tendrá presente para la posterior cuenta y razón<sup>111</sup>.

Hay diversas normas que es interesante presentar sobre pagos de derechos.

Menciónase el "derecho de tonelaje", limpia de puerto, etc.<sup>112</sup>.

El 30 de octubre de 1821 se ordena al Capitán de Puerto del Callao que rinda cuentas por lo que recaude *"...en razón de derecho de toneladas"*<sup>113</sup>.

El 2 de mayo de 1822, Luis de la Cruz, Director de Marina, manifiesta los gastos ocasionados por la permanencia de los buques en el Callao y el elevado costo de los artículos<sup>114</sup>.

Rosendo Melo se refiere a los derechos que se cobran a los buques y que sirven para el sostenimiento de la Escuadra. Como demostración vale lo cobrado por el año 1826 y 1827:

| <i>Procedencias</i> | <i>AÑO 1826</i> |            | <i>AÑO 1827</i> |            |
|---------------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
|                     | <i>Pesos</i>    | <i>Rs.</i> | <i>Pesos</i>    | <i>Rs.</i> |
| Arancel Arica ..... | 3102            | 1 1/2      | 660             | 3          |
| Id. Pisco .....     | 2265            | 2 1/2      | 446             | 7 1/2      |

## LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

|  |       |   |      |                  |
|--|-------|---|------|------------------|
| Ancoraje y limpia Callao .....   | 1341  | 7 | 508  | 7                |
| Tonelaje .....   | 21579 | — | 9501 | 3                |
| Arancel Chancay .....  | 137   | 1 | 259  | 4                |
| Id. Huacho .....   | 1127  | 1 | 264  | —                |
| Id. Paita .....  | —     | — | 518  | 1 1/2            |
| Fletes hechos en buques del Estado .....                                       | 340   | 4 | 970  | 4                |
| Auxilio de lanchas y venta de artículos navales a los buques de comercio ..... | 1257  | 5 | —    | — <sup>115</sup> |

Hay en Melo, asimismo, una referencia a los gastos de la Escuadra<sup>116</sup>.

Además de las donaciones para la compra del navío *San Martín* que se estudian en otro capítulo de esta obra, es interesante seguir el hilo de diversos aportes a la Marina y que representan también una contribución a la historia social de la época. Igualmente, es sugestivo anotar las colaboraciones de gentes de mar<sup>117</sup>.

Vale incorporar algunos datos curiosos que tienen relación con el tema económico. En 1825 se remite a Quilca en el bergantín inglés *Bolívar* 51 fardos con 3,000 mochilas; se paga 3 pesos por cada fardo<sup>118</sup>.

Bolívar en carta a Santander, Pativilca, 25 de febrero de 1824, dice que la Marina de Colombia y del Perú "*nos cuesta más de lo que valemos, porque son ingleses los oficiales y marineros, y porque ganan de 18 a 20 pesos los de última clase, mantenidos a la inglesa, y costando todo tres veces más caro que en Inglaterra*"<sup>119</sup>. El Padre Vargas Ugarte consigna diversas reflexiones sobre la angustiosa situación económica de la Escuadra<sup>120</sup>.

### PROVISION DE VIVERES, ROPA, DIVERSOS ELEMENTOS

Este es un conjunto de temas de verdad sugestivos y con múltiples referencias para la historia social de la época.

Los víveres: de Barranca viene charqui, arroz, cebada, cascarilla, sal, tabaco<sup>121</sup>. Los frijoles, asimismo, aparecen en el epistolario, vinculado con el asunto de los alimentos<sup>122</sup>.

Hay referencias a la cebada que frecuentemente viene de Chile<sup>123</sup>. Solicítanse en 1822 "doce botijas de vinagre", a disposición del Director General de la Marina<sup>124</sup>. Hay temor al aumento del precio del aguardiente y por ello se establece, por orden del Supremo Delegado, una reserva de dichas botijas entre las que han venido en el cargamento de las naves *Dardo* y *Trinidad*<sup>125</sup>. El caso de la harina es asunto frecuente<sup>126</sup>, preocupa la llegada oportuna para la elaboración de la galleta<sup>127</sup> y preocupa, igual-



# DON JOSE DE SAN MARTIN,

CAPITAN GENERAL DE EJERCITO, Y EN JEFE DEL LIBERTADOR DEL PERU, GRAN OFICIAL DE LA LEGION DE MERITO DE CHILE, &c. &c. &c.

---

UN PUEBLO tan ilustrado y tan lleno de virtudes patrióticas como el de esta Capital, debe conocer cuanto es necesario conservar una FUERZA MILITAR bien organizada, y una respectable ESQUADRA, capaz no solo de aterrar á los enemigos, sino tambien de hacerles desistir de sus esfuerzos, aunque inútiles. Para este laudable fin, siguiendo mis principios liberales, anhelo de algun modo á llenar el déficit de la contribucion extraordinaria de guerra, que por aliviar á este digno vecindario he tenido á bien extinguir. No exijo sacrificios penosos: no trato de estimular á los Patriotas para que ofrezcan lo que tal vez les haga falta: busco sí, en ellos, lo que es debido en todos los Ciudadanos para conservar el ESTADO, á que debemos cooperar todos. En consideracion de todo, ordeno:

1. Que en las Casas Capitulares se suscriban los vecinos para un EMPRESTITO VOLUNTARIO por el término de

seis meses, enterando cada mes aquella cuota que puedan contribuir; lo que será satisfecho por el ESTADO en el término de un año.

2. Los que quieran donar espontáneamente aquellas cantidades mensales, durante los seis meses referidos, podrán verificarlo.

3. Para la mejor claridad y arreglo, se llevarán por el Excelentísimo Cabildo, dos libros, uno para asentar los nombres de los Patriotas prestamistas, y otro para el de aquellos que quieran y puedan donar las cantidades mensales que gusten; para cuyo efecto se pasarán las normas que dicho Excelentísimo Cabildo hará imprimir.

Dado en Lima á 25 de Julio 1821—y 1.º de su Independencia.

*Jose de San Martin.*

mente, el que pueda malograrse por un largo almacenamiento; en la corbeta *Santa Rosa*, en agosto de 1821, llegan 234 sacos de harina; en 1822, obsérvese la mala calidad de las harinas de la fragata *Drottningen*<sup>128</sup>, y hay disposiciones sobre el peligro de la deficiente conservación de dicho producto<sup>129</sup>. En octubre de 1822, se firma un contrato por 350 quintales de galleta a razón de 15 pesos quintal<sup>130</sup>, y se recomienda la compra de una parte del cargamento de la misma mercadería que conduce la fragata *Xeresana* (sic)<sup>131</sup>.

En 1821 el Gobernador del Callao remata 28 zurrone de sebo encontrados en los almacenes de la "fortaleza"<sup>132</sup>. Luis de la Cruz opina que se puede mezclar la carne de carnero fresco con la carne y tocino salado que se encuentran depositados en los almacenes de Marina<sup>133</sup>.

El tema del arroz ocasiona citas más frecuentes y reiteradas. Preocupa revisar la calidad de los sacos de arroz, como el caso de lo embarcado en la goleta *Catalina*, que remite don José Manuel Bertis; témesese que se pique en los almacenes, pues frecuentemente está cubierto con gorgojo<sup>134</sup>. En 1821 se embarcan 273 sacos en la corbeta *Santa Rosa*<sup>135</sup>; el sobrecargo del bergantín inglés *Coronel Young* obligase a entregar 200 sacos<sup>136</sup>; la goleta *Constancia* remite 107 sacos de arroz y 40 petacas de jabón<sup>137</sup>; en 1822 remitense 200 sacos en el bergantín *Nanci*<sup>138</sup>; en julio del mismo año, se sabe del bergantín *Nanci*, con 200 sacos de arroz rumbo al Callao<sup>139</sup>; la goleta *Constancia*, que sale de Huanchaco, carga 50 costales<sup>140</sup>; el bergantín *Vipre* (sic), del mismo Huanchaco, también con 69 sacos de arroz<sup>141</sup>; y en la goleta *Constancia*, vienen 671 costales para entregarlos al Director General de Marina<sup>142</sup>.

San Martín le manifiesta a Cochrane que está dispuesto

*"...á comprar á Mister Henderson la ropa que VS. le encargó, y lo demás qe. tenga pa. la tripulacn. de la Escuadra... Yo me intereso altamente en esto y lo demas qe. pueda influir á beneficio de la Escuadra, no solo por el interesante objeto á qe. esta destinada, sino p.r hallarse á las ordenes y bajo la direccion de Vuestra Señoria"*<sup>143</sup>.

En 1821 se obtienen cinco piezas de paño azul para vestuario de los oficiales del bergantín *Nancy*<sup>144</sup>. En 1822, en el bergantín inglés *Biper* (sic) se transportan frazadas pertenecientes al Estado<sup>145</sup>; en setiembre de 1822, Santa Cruz comunica que remite en el bergantín *Pacífico*, 34 piezas de paño<sup>146</sup>; por indicación de Guise, en 1822, se pueden recoger 190 varas de lanilla azul, 250 de lanilla blanca, 250 de lanilla colorada y 100 de lanilla amarilla, que pueden ser útiles para la Marina<sup>147</sup>. En 1823 menciónanse 200 sombreros, 10,000 varas de brin, y 150 pares de zapatos<sup>148</sup>. Asimismo se reembarcan 104 trajes en el bergantín *Guadalupe*, perteneciente a don Fabián Gómez<sup>149</sup>.

Las maderas de Guayaquil no sólo forman parte, como bien sabemos, de riquísimo campo en el comercio, sino que además tienen vital importancia para la Marina.

En el Arsenal del Callao se necesitan maderas de Guayaquil<sup>150</sup>. Una relación de 1821 merece mencionarse, háblase de 100 remos de doce pies de laurel y 100 remos de trece y catorce pies; 100 alfajias de las electas aserradas en tablas, 100 guachapelíes de vuelta aserradas de 6 palmos y 20 canelos de 10 varas largo y 10 pulgadas de ancho labrado<sup>151</sup>.

Es frecuente que la leña venga del Norte; de Santa, Casma, Huarmey y otros lugares<sup>152</sup>. Hay anuncios de embarques de leña con rumbo al Callao, para uso de la Escuadra<sup>153</sup>. Una orden de Tomás Guido, en 1822, determina que se entregue al Director General de Marina, 600 pieles de carnero "...que se necesitan con urgencia"<sup>154</sup>.

Es nutrida la correspondencia oficial sobre el pedido de efectos navales. Frecuentes son las demandas de jarcias, de cables, de anclas, de perchas para arboladura<sup>155</sup>.

También es habitual la comunicación administrativa sobre fusiles que llegan en diversas embarcaciones, cartuchos de fusil, cartuchos de pistola, agujas de cañón, chuzos, barriles con piedras de chispa<sup>156</sup>.

### ALIMENTACION Y ENFERMEDADES

Este tema importa no sólo para la marcha de la misma Escuadra y para analizar aspectos de orden administrativo y de salud, vale, además, como una pieza, dentro de un estudio más amplio, para la historia social de la época.

Hay un conjunto nutrido de cartas de Cochrane, entre febrero y agosto de 1821, que ilumina con minuciosidad el problema de la alimentación y de las enfermedades. Evidentemente, a todo este epistolario hay que añadir, a la seca objetividad del tema, el espíritu apasionado y polémico del Almirante, quien, en la esencia del caso, lleva razón al reclamar por la deficiente asistencia que, en cuanto a víveres, recibe la Escuadra.

De los precarios alimentos se desprende el escorbuto, por deficiencia vitamínica. Quéjase Cochrane de la alimentación preferentemente con carne salada, charqui y ausencia de frutas y verduras. Habla con ilusión de legumbres frescas, de limones; habla de las limitaciones en la aguada.

Algunas referencias concretas y textuales tienen interés:

*"...soy de opinión que el charqui produce el escorbuto y otras enfermedades, cuando se consume sin ser acompañado de frutas ó legumbres"*<sup>157</sup>.

*"...las naves San Martín, Valdivia y O'Higgins, acaban de anclar aquí y piden leña, víveres frescos, lo mismo que limones y naranjas en gran cantidad, para combatir la disposición á las afecciones escorbúticas que se está manifestando ahora"*<sup>158</sup>.

En comunicación a San Martín, desde Huacho, el 12 de marzo de 1821, le dice el Almirante: *"El continuo deterioro que padecen los botes y la piperia de la escuadra, por la dificultad de hacer la aguada en este puerto, me obliga á hacerlo presente á V. E. ..."*<sup>159</sup>.

*"Hace cerca de ocho meses que salió la escuadra de Chile, desde entonces las tripulaciones no han tenido más refresco que carne y el escorbuto ha empezado á afectarlos, particularmente á varios soldados y marineros del país, debido á la falta de vegetales y fruta, como también de ropa..."*<sup>160</sup>.

Más tarde comunica la opinión de los facultativos quienes piensan instalar a los enfermos en tierra, pues la atención se desarrollará normalmente<sup>161</sup>. Asimismo, habla Cochrane de sus esfuerzos para poder tomar agua del río Rímac y de la esperanza de poder recibir con frecuencia alimentos y carne fresca por el lado de Boca Negra<sup>162</sup>. Quéjase que mandan víveres y carne fresca a Chorrillos desde donde le es imposible recogerlos.

*"...los hombres y oficiales están viviendo de carne salada ó charqui y agua, y, dentro de unos días, ni aun tendrán siquiera ese miserable y pésimo alimento. Le ruego designe á alguien para encargarse de estos asuntos; las cosas andaban mal en Valparaíso, pero allá siquiera los hombres encontraban algo que comer"*<sup>163</sup>.

En este conjunto de imágenes más bien pesimistas es simpática y al mismo tiempo esperanzadora y sencilla la carta de San Martín a Cochrane del 1º de agosto de 1821, que vive, sin duda, el optimismo de las horas augurales de la Independencia.

*"Hoy tendra V. E. diez cargas de Naranjas y Limones, y sucesivamente se hiran remitiendo para el alivio de los marineros de la Escuadra, cuyo encargo hé dado á D.n Pedro de los Rios con este solo objeto"*<sup>164</sup>.

Una opinión general del planteamiento de Cochrane se reduce a la escasez, dice él, de todo tipo de provisiones; que la tripulación carece de su ración de carne, de aguardiente, así como de ropa<sup>165</sup>.

El planteamiento urgente y dramático de Cochrane, del año 1821, lo reitera en semejantes términos, el Comandante de la Escuadra peruana Martín Jorge Guise. En efecto, desde Arica, en setiembre de 1823, le dice a Soyer que el mal del escorbuto es muy grave, que si no recibe alimento fresco tiene que abandonar el puerto.

N.º 10  
Comando de Arsenales.

CON Fuo. 6 el Com. me ha ordena-  
do el Com. Sr. Protector al Corv. en-  
treque a los Comandantes al Corv. todos  
los viveres que sobren, despues de separar  
p. los Bergantines Salazar, Belgra-  
no, y Tolosa de Beron. y el Corv. de  
que necesitan p. sus necesidades: y cuando ya  
casi concluida esta operacion, creo no  
habrá especie que depositar en el Casillo  
de Independencia, segun me lo piden en  
en oficio en 2 del Corv. que se recibio  
hoy

Doy que. a V. Sr. D. N.º. 10 de  
Manuel Loro  
1821.

J. F. D. Bern. de Monteagudo y  
Altra. de Guerra y Marina }

Comunicación de Manuel Loro, Comandante  
de Arsenales, a Bernardo Monteagudo, Ministro  
de Guerra y Marina, sobre destino de viveres.  
Archivo Naval del Perú, Callao.

*"La necesidad suma que hay de que la tripulación de la Fragata Protector, como la de todos los demás buques de guerra, se les franquehen carne y verduras frescas, afin de evitar el incorregible escorbuto con que presipitadamente se van cada dia enfermando dichos individuos; debiéndose entender que hacen cinco meses que se hallan abordo con la carne salada..."<sup>166</sup>.*

Hay una interesante opinión de Guise sobre el problema de la ración de los hombres embarcados. La tesis del Comandante de la Marina peruana es que la tripulación extranjera embarcada en los buques del Estado "...ha sido enganchada bajo el concepto que debe disfrutar de las mismas raciones que hasta el día se han dado en la Escuadra, y á que está acostumbrada". Cree que el cambio de la ración puede originar dificultades entre el personal<sup>167</sup>.

Rosendo Melo, en sus útiles estudios sobre la Marina, dice que no hay riesgo al afirmar que la ración posible del hombre de la armada es la siguiente: 12 onzas de galleta, 8 onzas de charqui, 4 onzas de tocino, 4 onzas de arroz, 4 onzas de frijol o garbanzo, media onza de manteca, un cuarto de onza de ají, un octavo de botella de ron o aguardiente. Añade que a los oficiales, a más de lo dicho, se les asigna media botella de vino, 2 onzas de queso, un cuarto de onza de té, media libra de azúcar, y para cada buque, al mes, cincuenta libras de chocolate, 12 libras de café y una vaca<sup>168</sup>.

Menciona además, como ingredientes de la alimentación, el arroz, la harina, manteca, sal, aceite de oliva, vinagre, manteca de puerco, fideos, jamón, vino de burdeos, carneros, gallinas, pan fresco y legumbres<sup>169</sup>.

## SANIDAD

Entretejido plenamente con el tema anterior está el de la sanidad y elementos sobre los médicos y hospital.

Del 1º de setiembre de 1826 es la creación de la Junta Suprema de Sanidad, con la autoridad de Santa Cruz, como Presidente del Consejo de Gobierno, y José María de Pando<sup>170</sup>.

*"En los puertos de mar y poblaciones marítimas por donde puedan introducirse contagios exóticos, se crearán también juntas particulares, que se designarán con el título de Juntas litorales"<sup>171</sup>.*

La composición es la siguiente: el comandante de marina, el capitán de puerto, el administrador de aduana, un médico y un vecino propietario y casado, que no sea comerciante<sup>172</sup>.

Todo buque procedente de los países donde se ha desarrollado la fiebre "...contajiosa llamada amarilla, deberá ponerse en facha

N.º 3  
Amado Gen. de Marina

n.º 15.

U. S.

vs  
ofen. de

La estipulación evangélica que hoy tienen  
los buques del Estado ha sido engañada &  
vase al concepto q. debe difundirse de las mismas  
razones que hasta el día se han dado en la  
Escuadra, y á q. era acostumbrada. Si con  
se veía es muy probable se dignen aque-  
llas, y no tengamos individuos q. diesen  
en las críticas circunstancias del día; por  
lo q. me he en la precisión de represen-  
tar á U. S. Y. sobre la alteración q. en las  
razones es hecha en ordenada al Ex. Com.  
de Marina, segun me ha informado ver-  
dadm. y lo celebramos no se hiciera la  
menor novedad hasta q. me se formalizara  
dada la Escuadra pueda hacerse me-

nos sensible qualquiera dignuro de sus  
individuos. sobre todo en el sup. Gov. de  
minera como surge en su conveniencia

Si hubiere ya formado algun nuevo  
Reglamento sobre la materia hidrográ-  
fica de U.S. y me dirija p. mi concien<sup>to</sup>  
cia en lo sucesivo el Decremento de  
Maninera.

Dijo D. U. a D. U. m. a. Ca  
llao Nov. 18. de 1821.

Martin Jorge Guise

J. S. Ministro de  
Guerra y Marina

Comunicación del Comandante General de  
Marina, Martín Jorge Guise, al Ministro  
de Guerra y Marina, sobre la situación  
de los extranjeros en la Escuadra.  
Archivo Naval del Perú, Callao.



*á dos tiros de cañon del puerto para esperar la falúa de sanidad*"; la declaración del capitán "*...bajo palabra de honor...*" sobre la presencia de enfermos, determinará las disposiciones; si no hay riesgo se permite entrar al puerto, si hay enfermo, pasará al "lazareto"; se establece sanciones para el habitante del Perú que visite un buque antes de la sanidad y también se aplican sanciones a la tripulación; hay disposiciones sobre el "lazareto" y su establecimiento en la isla de San Lorenzo; en caso de riesgo todo barril de harina, de carnes, y todo comestible será arrojado al agua; las cartas se picarán y fumigarán "*...antes de pasarlas á la estafeta*"; hay curiosas normas sobre la llegada de víveres al buque con enfermos contagiosos, sobre las fumigaciones, sobre la cuarentena; en general "*...no se permitirá desembarcar en el puerto ningun cuadrupedo sin sujetarlo antes á una cuarentena de observación de ocho dias, á lo mas, y de dos á lo menos*"<sup>173</sup>.

Hugh Jeromé Kerman, por orden de Cochrane, sirve como asistente cirujano en el bergantín *Pueyrredón*<sup>174</sup>; Monteagudo le dice a don Luis de la Cruz, que por designación del Proto-Médico, los facultativos Francisco Zeudagorta, Mariano Aguilera y Cecilio Robles, pasan al servicio de los buques de guerra<sup>175</sup>. Jayor Michael (sic) en otros Jaime Michael, que es el primer cirujano de la Escuadra de Chile, a las postrimerías de 1821, presenta un memorial sobre demanda de sueldos<sup>176</sup>; en 1822, se mencionan como cirujanos a Manuel Aguilar, y a Francisco Cendagorta (sic)<sup>177</sup>; en 1823, el 17 de marzo, Guise le pide al Ministro de Guerra y Marina el nombramiento del cirujano Onofre White, quien sirve antes en la Marina de Chile y cuya designación interesa en la fragata *Protector*<sup>178</sup>; Guise, el 12 de junio de 1823, pide a la autoridad superior el nombramiento del Capitán de Fragata don Santiago Miguel, como cirujano mayor de la Escuadra, y hace un enaltecimiento de las virtudes personales y profesionales del propuesto<sup>179</sup>; el 8 de agosto el Comandante General de la Escuadra agradece al Presidente de la República el envío de despacho de cirujano a don Santiago Miguel<sup>180</sup>.

En 1826 es cirujano de la Armada, don Mariano Aguilar, quien merece un extenso y muy interesante informe de don José Pascual de Vivero —Callao, 10 de abril de 1826— en el cual se refiere a la labor del citado Aguilar y a la seria formación que precisa un médico y cirujano. También, José Santos Montero es cirujano mayor para 1826<sup>181</sup>.

El hospital de Bellavista está en tiempo de San Martín a cargo del segundo cirujano mayor del Ejército Fray Antonio de San Alberto, con las instrucciones necesarias para el régimen y economía interior del hospital<sup>182</sup>; del Comisario de Guerra depende el nutrido conjunto de los empleados del hospital de Bellavista<sup>183</sup>.

Entre los enfermos notables de la Escuadra cabe mencionar el caso de don Carlos Postigo (sic), Comandante de la corbeta *Limeña*, de quien Guise dice que obtiene licencia de 10 a 12 días para ir a Lima a curarse, pues "...viendo que estaba verdaderamente impedido le he concedido dicha licencia". En reemplazo designa Guise al Capitán de Fragata don Guillermo Prunier, en forma transitoria<sup>184</sup>.

### DESERCION E INDISCIPLINA

Sobre el tema de los desertores hay legislación y casos concretos que no es ocioso considerar.

En la desertión hay posibilidad de un estudio profundo que pueda establecer si el motivo de la actitud es temor, interés económico, presión de determinada persona o autoridad, o verdadera incertidumbre personal, o íntimo cambio de actitud. Muy frecuentes son, en el tema que nos ocupa, las deserciones como actos objetivos y primos de indisciplina y rebeldía.

El 14 de octubre de 1822 se promulga un indulto general a todos los reos militares del Ejército y de la Armada. De acuerdo con esta disposición, los desertores de ambos cuerpos tienen un plazo de quince días desde la promulgación del indulto en el caso que se hallen en pueblo libre, y de seis meses si se encuentran en territorio ocupado por el enemigo, para reintegrarse a filas; ofréceseles regresar al servicio, al cuerpo anterior u otro que se designe "...sin nota alguna en su filiación"<sup>185</sup>.

Al final del tiempo de la Independencia, exactamente el 1º de febrero de 1826, un decreto concede indulto general a los desertores de la Armada y del Ejército que en un plazo de "...dos meses se presenten á sus respectivos jefes, ó á las autoridades de los pueblos"<sup>186</sup>.

Como elementos para una consideración general sobre los desertores se presentan estos casos: el 13 de junio de 1822 Montea-gudo avisa que en el bergantín *Protector* envía al gobernador de Chancay los desertores Pascual Valenzuela y Evaristo Minas<sup>187</sup>; Guise, el 25 de marzo de 1823, se dirige al Ministro de Guerra y Marina y le pide que ordene el registro de determinados lugares para descubrir marineros desertores, expresa que en Lima y en Bellavista hay ingleses con sus pulperías en donde se acoge a los marineros desertores de los buques de guerra y se hallan escondidos<sup>188</sup>; el 10 de setiembre de 1823, el mismo Guise menciona el caso de dos desertores, el mulato Luis López y Lorenzo Márquez<sup>189</sup>; el Capitán de Fragata don Manuel Loro es amonestado por no obedecer a las disposiciones de la autoridad y por lo que puede considerársele como desertor<sup>190</sup>; el Comandante General de la Escuadra se dirige al Gobernador de Santa y le

manifiesta la desertión de algunos tripulantes y ofrece gratificar a los habitantes de la villa con una onza de oro para que colaboren con la captura<sup>191</sup>; la misma autoridad se dirige al Prefecto de Trujillo y le manifiesta la desertión de varios marineros<sup>192</sup>; al Gobernador de Nepeña se le solicita atienda el caso de la desertión de los marineros y que trate de encontrarlos<sup>193</sup>; en 1825 el Comisario de Marina Pablo Romero se refiere a marinos desertores en Guayaquil<sup>194</sup>.

Hay asimismo, manifestaciones de diverso tipo de indisciplina y en diversas funciones de la Escuadra, que es útil presentar como testimonios, como indicios.

En los días inmediatos a la llegada al Perú de la Expedición Libertadora ya hay testimonios de falta de respeto a la autoridad. En octubre de 1820 San Martín le asegura a Cochrane que no será admitido en el Ejército ningún hombre de la Escuadra y que han sido remitidos a sus respectivos buques los 14 marineros que se presentaron<sup>195</sup>.

Dos comunicaciones de San Martín a Lord Cochrane, de 22 y 29 de octubre de 1820, se refieren a un proceso que se le seguiría al Capitán Forster<sup>196</sup>.

El Teniente Guillermo Freeman, en 1821, abandona el mando accidental de la *Montezuma* y luego "fuga" y no cumple el castigo que se le impone<sup>197</sup>. Un mandato del Director General de Marina, Luis de la Cruz, determina que se realice una investigación completa "...sobre la ocurrencia que tuvo..." el Capitán de Corbeta Esmond con el Capitán de Navío Martín Jorge Guise<sup>198</sup>. En diciembre de 1821, se levanta en Pisco un sumario contra el capitán y piloto de la fragata *La Argentina*, don Juan Jabes<sup>199</sup>. Del mismo tiempo es la orden para que el Capitán Spry se presente al Tribunal de Cuentas y explique los reparos al uso del dinero invertido para alimentación<sup>200</sup>.

De 1823 es un caso curioso que lo relata con detalle el Comandante General de la Escuadra. Manifiesta que el Alférez de Fragata don Domingo Salamanca, el 15 de marzo, pasa a bordo de la fragata *Protector* con el español de igual clase, don Francisco González, el contador García, N. Figueroa, contador también, y el maestro de viveres del bergantín *Nansi* (sic), don N. Calbo, y formando "una sociedad" en un camarote, expresan distintamente,

*"...palabras cediciosas contra el sistema actual y el gobierno, diciendo entre muchas cosas que S. E. el Presidente de la República era un picaro, y que sería mejor tomar servicio otra vez con los Españoles, que con estos nuevos gobernantes"*<sup>201</sup>,

manifiesta que no obstante esta circunstancia se pone al oficial en libertad, con la solicitud del Comandante Carlos Postigo, y se



Martín Jorge Guise, óleo de José Gil de Castro.  
Colección de Emilio de Althaus.  
*(Foto: Manuel Romero).*







Miniatura de Jorge Young Holmes,  
propiedad de Jorge Young Bazo.  
(Foto: Manuel Romero).





le permite continúe sus servicios en la corbeta *Limeña*, donde no hay oficial de su clase<sup>202</sup>.

Hay una situación aleccionadora referente al Capitán de Fragata don Guillermo Prunier y que se presenta en 1823. Es el caso, lo presenta Guise, que el dicho Capitán de Fragata Prunier, Comandante de la corbeta *Limeña*, pasa arrestado por manifestar  
*"...en presencia de varios Oficiales que se hallaban en mi mesa, que el Govno. lo habia engañado, y que se aprobaria de la primera ocasión de pagarse de todos los perjuicios y perdidas que habia sufrido en el Servicio de la Marina.— Por este motivo hé tenido ábien el despojarlo del mando de dha. Corbeta, y nombrar a Dn. Ricardo Person Capn. de Corbeta y 2º en esta Fragata; pues un oficial que no tiene embarazo para producirse en mi presencia en estos terminos es indigno de obtener un mando de esta clase, pues los intereses del Estado no estarian seguros"*<sup>203</sup>.

En 1821, es muy valioso conocer el mismo texto de las comunicaciones de Guise cuando él se refiere —como ha hecho antes— a diversos casos de insubordinación. El 10 de setiembre de 1823 amonéstase severamente al Comandante de la *Macedonia*, don Juan Iladoy, por permanecer indebidamente en tierra.

*"Hallándome serciorado de que en la noche del día de ayer se quedó Ud. en tierra sin dejar á su bordo oficial alguno que pudiese desempeñar en caso necesario sus funciones, hé creído de mi dever hacerle presente por esta nota, de que si otra vez le buelve á acontecer igual caso, sin proceder a las circunstancias de pedirme el correspondiente permiso, me beré en la precisión de hacerle Consejo de Grra. ..."*<sup>204</sup>.

El tema de la insubordinación, como bien lo sabemos, encuentra expresiones y diversas actitudes en Cochrane. De un lado, está la misma posición del Almirante que se estudia, en el momento pertinente, de otro se halla la opinión sobre diversas razones o posturas de indisciplina.

Cochrane, el 6 de marzo de 1821, le manifiesta a Monteagudo que acuerda dividir la tripulación del *Galvarino* e izar su pabellón en la *Valdivia* *"...para prevenir cualquiera rebelión entre las tripulaciones..."*<sup>205</sup>.

En agosto de 1821 expresa *"ya se ha producido un motín á bordo de la Lautaro"*<sup>206</sup>.

En comunicaciones del 24 de agosto y el 20 de setiembre de 1821, Cochrane les manifiesta a Monteagudo, y a San Martín, respectivamente, nuevas expresiones de indisciplina y rebelión en la *Escuadra*<sup>207</sup>.

Hay dos muestras aisladas de amonestación, que a modo de ejemplo vale citar. Al Comandante de Transporte don Manuel

Loro, de larga y variada experiencia, se le llama la atención por no haber puesto todo el cuidado necesario en el embarque de caballos y otras pertenencias del Ejército, y se le recomienda mayor celo<sup>208</sup>.

Un incidente entre el capitán chileno Ruiz y un marinero peruano merece la reflexión del Comandante General de la Escuadra en el sentido que debe evitarse todo asunto semejante<sup>209</sup>.

Es útil considerar los diversos factores de la indisciplina. Hay varios elementos propicios. La presencia de hombres improvisados en asuntos de la Marina, muchos sin formación profesional y sin preparación en las normas de la institución naval; la presencia de jefes de diversa nacionalidad que sólo lentamente, no sin tropiezos, van a adaptarse a las características y al ambiente de la gente nuestra; la presencia de mercenarios que viven los objetivos de la guerra, con espíritu diverso del ánimo que preside la actitud de los americanos; las dificultades económicas que crean reclamos y suscitan discusiones; la inicial organización de la Escuadra peruana con las consiguientes dificultades en cuanto a ascensos, precisión de jerarquía, determinación de funciones; el carácter autoritario, personal, de algunos de los jefes; todos, son diversos factores entrelazados que unidos en muchos casos a la lentitud de las acciones guerreras, conjugan el clima de indisciplina y de rebelión.

El Padre Vargas Ugarte resume con propiedad algunos de estos aspectos.

*"Si en el ejército, desde los tiempos de San Martín, se habían dejado sentir los efectos de la vida holgazana del cuartel y del descuido de los jefes, en la marina sucedió otro tanto, así por el mal ejemplo que había dado el mismo Cochrane, y algunos de sus subalternos como por el hecho de ser mercenarios en su mayoría los oficiales y marineros. Las insurrecciones de las tripulaciones vinieron a hacerse frecuentes y el castigo no se aplicó con el rigor necesario"*<sup>210</sup>.

## LOS HOMBRES

Sin intención de minuciosa referencia biográfica, sólo con el propósito de dibujar un panorama de las funciones diversas que desempeña el hombre de mar, y sólo, asimismo, con el propósito de considerar algunos de los casos interesantes en la naciente Escuadra peruana, presentamos ahora referencias casuísticas.

A pesar del riesgo de incurrir en los yerros inherentes a una clasificación podríamos señalar algunos grupos en la gente de mar de nuestra Escuadra independiente. Los oficiales de guerra,

y entre ellos tendríamos hasta tres estilos: los peruanos de nacimiento, los españoles incorporados a la Marina peruana, los hombres de otras nacionalidades unidos también a nuestro Instituto. Luego, los Guardia Marinas o estudiantes, la marinería; en fin, los hombres que intervienen en servicios, en labores específicas, en tareas domésticas. Una enumeración resulta pueril; desde el Contralmirante hasta el Alférez de Fragata, las otras nomenclaturas son un tanto complejas. Tenemos a los pilotos primeros, a los pilotos segundos, a los pilotines. Igualmente, podemos mencionar a los carpinteros, los calafates, los artilleros de preferencia, los artilleros ordinarios, los marineros propiamente dicho, los grumetes, los maestros de víveres, los maestros de velas, los despenseros; sin mencionar a los hombres que tienen ya otras labores en el Arsenal o funciones administrativas en el Ministerio de Guerra y Marina.

En 1822, como una muestra de la realidad humana de nuestra Escuadra podemos mencionar al Teniente Coronel Salvador Soyer, que es el Comisario de Marina, quien en 1825 es Intendente de Marina, y más tarde Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina con el grado de Coronel<sup>211</sup>; como Oficial Primero aparece Pablo del Río y como Capitán del puerto del Callao, el Teniente Coronel graduado —de Ejército— Francisco Erezcano<sup>212</sup>. Como Capitanes de Fragata podemos mencionar a Manuel Loro, vinculado con asuntos de víveres y también con actividad del Arsenal, a José María García, a Tomás Carter o Tomás Guillermo Cartier, como aparece en otros documentos, que actúa en 1821 como Capitán de la corbeta *Limeña*, y obtiene una licencia por espacio de un mes para reponer su salud, encargándose del mando del bergantín el Teniente Simpson, de la *Independencia*<sup>213</sup>. Carter mantiene un reclamo con el Gobierno peruano al cual pide se le reconozca como Capitán de Fragata y no de Corbeta, "...soy un Capitan de Fragata de la Nación Chilena y sera degradante a la Nacion Chilena y a mi caracter como un Oficial de este pais de admitir un despacho a menos que no sea de Capitan de Fragata..."<sup>214</sup>. La situación de Carter se agrava y Monteagudo, por orden de San Martín, en diciembre de 1821, manda a Carter entregar el mando de la corbeta *Limeña* al Capitán Prunier, y que se retire del Perú, igual que los oficiales de la Marina chilena sin mando en nuestro país<sup>215</sup>.

Guillermo Prunier, francés de nacimiento y hombre que arraiga con cariño en el Perú, merece elogios de O'Higgins, manda la *Limeña*, el *Belgrano*, la fragata *Presidente*; es Capitán de Puerto del Callao en 1821, muere en 1833.

Carlos García del Postigo, de ilustre significación en la Marina nuestra y que viene de la Marina virreinal<sup>216</sup>.

Juan Esmond, quien por disposición del Protector pasa a ser Comandante del bergantín *Belgrano*; en 1823, Guise recibe una recomendación del Ministro de Guerra y Marina en favor del citado Esmond a quien se ofrece nombrar Comandante del Arsenal, plaza que se encuentra vacante<sup>217</sup>.

J. Robinson, Capitán de Corbeta, cuando es Teniente Primero obtiene el título de Comandante de la goleta de guerra *Montezuma*; está destinado a la dotación de la corbeta *Limeña*, mas queda en tierra por estar enfermo con sarampión. De la Cruz dice de él

*"...ayer —escribe el 12 de diciembre de 1821— se me ha presentado pa. que le destine, y le he dado la orden qe. se baya con su equipage a bordo de la Goleta Montezuma y qe. corra con su Armamto. Este Yndibiduo es casado en Lyma independte. de partidos, y de vicios, no es Europeo sino de los N. Americanos, y podria S.E. disponer lo qe. sea de Su Suprema agrado"*<sup>218</sup>;

añade, que antes ha mandado la *Chacabuco*<sup>219</sup>. Como Teniente Primero menciónase a Eduardo Carrasco, ilustre Director de la Escuela Náutica y hombre de tantas raíces en la Marina peruana, y que para 1823 es Capitán de Fragata, y siempre Director de la Escuela referida<sup>220</sup>.

Eduardo Carrasco, quien nace en Lima en 1779 y muere en 1865, es uno de los hombres representativos de esa continuidad que enlaza a la Marina precursora con la Marina de Guerra de la República. Hijo de José Sanz Carrasco y de Dolores Toro Valdez y Noriega, está vinculado con el Colegio de San Carlos y luego de manera perdurable con la Escuela Náutica. Para 1800 es Artillero de Mar, luego aparece matriculado como Piloto, y es en 1806 Segundo Maestro de la Academia Náutica. Parece que es objeto de censura por contacto con libros prohibidos, y más tarde depuesto de sus cargos pues se le entiende "insurgente", en 1818. En el tiempo de la iniciación de nuestra Marina de Guerra está entretejido su nombre con el nacimiento de la Escuela Central de Marina, y es Comandante del Cuerpo de Pilotos y Director de la Escuela Náutica de la República. Teniente de Fragata en 1822, Capitán de Fragata al año siguiente, luego de múltiples aficiones en los días de la Independencia es hombre que deja su huella en la preparación de cartas geográficas y puede decirse de algún modo, que es un marino con profunda preocupación científica. Capitán de Navío en 1830 llega al alto grado de Contralmirante en 1855<sup>221</sup>.

Matías Godomar, Teniente Primero, así como Tomás Hodges, quien desempeña las funciones de Comandante de la goleta *Macedonia*<sup>222</sup>, y Santiago Gold<sup>223</sup>; José Wickham, Teniente Se-

gundo, quien obtiene en tiempo de San Martín el título de Teniente de Marina<sup>224</sup>.

Juan Saavedra obtiene, igualmente, en los días de San Martín, el despacho de Alférez de Fragata<sup>225</sup>.

Son también Alferoces de Fragata en 1822, Manuel García, José María Ríos, José Joaquín Vasombrio o Basohombrio, como aparece en otros documentos, quien en marzo de 1823 es propuesto para Teniente Segundo<sup>226</sup>, Estevan (sic) Salmón, quien en 1823 es ayudante de la Escuela Central de Marina<sup>227</sup>, Juan Iladoy, a quien se remite el título de Teniente Primero graduado de la Marina del Perú, en abril de 1823, y que por "...*graves faltas cometidas...*" se releva del mando de la goleta *Macedonia* y se le reemplaza con el Teniente Primero Tomás Hodges<sup>228</sup>.

En 1822 aparecen registrados como Guardias Marinas: Manuel Ros, Manuel González Pavón, Juan José Panizo y Talamantes, de larga historia en nuestra Marina, quien para 1824 ya es Alférez de Fragata<sup>229</sup>, Manuel Vivanco, Joaquín Aguirre, quien es Alférez de Fragata en 1823<sup>230</sup>, Andrés Garrido, José Anrigues, Manuel Morales, que como Teniente es más tarde Comandante de la goleta *O'Higgins*<sup>231</sup>, Ramón Valencia, José Manuel Bazán, Rafael Soto, José Vásquez, Manuel Evia, José Sotomayor, Vicente Granados<sup>232</sup>.

Como Pilotos Primeros aparecen mencionados en 1822: el Teniente Primero de Fragata graduado José Hurtado, Pedro José Faura, Manuel López, Juan Murcia, Domingo Salamanca.

Pilotos Segundos: Agustín Manuel Martínez, Juan Haynes, Francisco Languard.

Pilotines: Vicente Imaña, Toribio Cortínez.

Contadores de segunda clase: José Sánchez, Francisco Antonio Oliva, Pedro Basaldúa<sup>233</sup>. -

De 1824, hay un registro de doce pilotos primeros matriculados, 28 segundos, 12 terceros, 18 prácticos de costa<sup>234</sup>.

En diversas situaciones y en diversos años encontramos a Ventura Araujo, Alférez de Fragata, quien toma el mando del bergantín *Boyacá*<sup>235</sup>.

Hipólito Bouchard, de peculiar y viejo origen en nuestra Marina, es en 1823, Capitán de Navío graduado<sup>236</sup>.

Durante el tiempo de la presidencia de Riva Agüero aparece Toribio Cortínez, como Segundo Piloto graduado<sup>237</sup>.

El Capitán Crosbie, de acciones señaladas en la Escuadra, recibe de Cochrane el ascenso a Capitán de Navío, pues, además de las virtudes de este oficial, cree que es inconveniente que esté bajo las órdenes de Carter y por eso le concede el ascenso de modo provisional<sup>238</sup>.

Cochrane en 1821 le otorga al Capitán Charles ubicación en el *Lautaro*<sup>239</sup>.

En tiempo del Consejo de Gobierno, en 1825, actúa como Comandante de Transportes el Capitán de Fragata Pablo Delano<sup>240</sup>. Juan José Elcorrobarrutia, Comandante del bergantín *Balcarce*, en 1823, obtiene el título de Capitán de Corbeta<sup>241</sup>.

José Giral Chacón, es Primer Piloto graduado en 1823<sup>242</sup>.

Por la misma fecha aparece como Teniente Segundo, Santiago Grerlan<sup>243</sup>.

En febrero de 1826 es Contralmirante de la Armada peruana el Capitán de Navío de Colombia, Juan Illingrot (sic)<sup>244</sup>.

Carlos Gustavo Anderson, natural de Suecia, "...uno de los citiadores de la Plaza del Callao en los años de 825 y 26...", manda la fragata *General Salom*, en 1825, y llega de Guayaquil en el bergantín *Congreso* y más tarde se embarca en la fragata de guerra *Presidente*, pide su retiro de la Marina de Colombia y "...sirvió al Perú de hecho y de intensión...". En 1837 se casa en Lima con doña Juana Villaseñor Vergara, y muere en 1862 a los 85 años de edad<sup>245</sup>.

Pedro Lizárraga que era Teniente de Marina retirado de Colombia, es Teniente Primero de nuestra Marina, para 1823<sup>246</sup>.

Luis de la Cruz opina, en 1821, que el Piloto Cayetano Luna, vinculado con el heroico patriotismo de Olaya, debe obtener el mando de la *Prosperina*. Dice de Luna que "...es un Patriota conocido, de mucha instrucción en la Navegación, y el unico á qe. se puede confiar el mando de la Prosperina"<sup>247</sup>.

Por la vacancia del mando de la fragata *Protector*, luego de la misión encomendada al Capitán de Navío Tomás Guillermo Carter, se concede dicha función al Capitán de Corbeta José Morgill, o Foorder Morgel, o Ford Morgell, según otros documentos, por méritos conocidos en sus servicios a la Escuadral de Chile<sup>248</sup>. Al mismo Ford Morgell (sic), Comandante de la corbeta *Limeña*, se le ordena entregue el mando de dicho buque al Capitán de Navío Hipólito Bouchard<sup>249</sup>.

Oficial de Ordenes de la Escuadra Unida es el Teniente Primero José Gabriel Palacios<sup>250</sup>.

Guise, en abril de 1823, pide que el Alférez de Fragata Santiago Riodins, embarcado en la goleta *Estrella*, pase a desempeñar sus funciones en la fragata *Protector*, en donde es muy necesario tener mayor número de oficiales<sup>251</sup>.

En 1824 obtiene su título de Capitán, Juan Bernabé Sánchez<sup>252</sup>.

Guise, en marzo de 1823, recomienda a Juan Simon, Piloto Primero, a la clase de Alférez y que se embarque en la fragata *Protector*<sup>253</sup>.

Joaquín Soroa, de la Marina española, obtiene en 1823 el título de Capitán de Navío<sup>254</sup>.

## LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Nasario Soto es Capitán de la Compañía de Fajineros Matriculados, en 1824<sup>255</sup>.

Pedro Vásquez de Velasco, Capitán de Fragata y Capitán de Puerto del Callao, en 1823<sup>256</sup>.

En dicho año, el Capitán de Fragata Jorge Young Holmes, Comandante de Arsenales, pasa al mando del bergantín *Congreso*; y más tarde al *Balcarce*<sup>257</sup>. Young, nacido en Walton-Thames, cerca de Londres, hijo de Brown Young y Mary Holmes, es Capitán del puerto del Callao en 1825; muere en Lima en 1848<sup>258</sup>.

Melo, en su utilísimo estudio "Historia de la Marina del Perú", hace referencias a diversos ascensos producidos en julio de 1824. Dice que se concede la clase inmediatamente superior a los siguientes jefes y oficiales: Capitanes de Fragata Roberto B. Addison y Andrés Gordon; Capitanes de Corbeta Roberto Gordon y Roberthon; Alfereces Saint Simon, Federico Elmore, Jonas Halstead; Guardia Marinas Jorge Parquer, Jorge French, Ramón Valencia, Juan M. de la Rosa, Rafael Soto, Francisco Laymet, Eugenio Mimbela. Comenta Melo que Guise fue siempre "*... amante de traer al servicio el mayor número posible de peruanos, brindaba facilidades á los padres é invitaba á los jóvenes á embarcarse, preocupándose mucho de su enseñanza*"<sup>259</sup>.

En 1822 aparece en ejercicio Fray José Herrera, como Capellán de la Armada<sup>260</sup>.

Stiglich, en su opúsculo sobre Olaya, menciona al Guardia Marina Juan Manuel Pérez Oblitas, a Manuel Villar, más tarde de tanta historia, a Miguel Pastrana. Refiere el caso de los

*"...jóvenes marinos peruanos —como Juan José Panizo—, entusiastas, de Lima, que, á la llegada de San Martín se plegaron á su lado. Entre ellos estaban también Salmón, Carrasco, Boterín, Ríos, Palacios, Loro, los dos García y Elcobarrutia, que ya eran marinos desde antes y hasta conspiraban. Todos ellos firmaron el acta de la Independencia"*<sup>261</sup>.

Guise, en 1821, Comandante General de Marina, solicita al Ministro el nombramiento de un intérprete "*...que pueda facilitar la inteligencia entre los individuos que convengan con dicha Comanda. ó con ese Govno.*"<sup>262</sup>.

Para enero de 1823, el Sargento Mayor Antonio Martínez aparece como intérprete de Marina, con una asignación mensual de 20 pesos; luego se le aumenta a 30<sup>263</sup>.

Más tarde, en 1826, se menciona como intérprete de lengua en la Comandancia General de Marina, al mismo del Gobierno.

Otros temas vinculados con nombramientos y situación de personas: el Director de Marina, 1821, solicita al Ministerio de Hacienda se designe un escribano de Hacienda para que en el



puerto del Callao se dedique al inventario de secuestros, contratos, almonedas<sup>264</sup>.

Hay una curiosa observación de Monteagudo a Guise, sobre la correspondencia, que debe remitirla de acuerdo con las pautas oficiales que establece el Estatuto Provisorio. Asimismo, envía el número de escribientes necesarios a la Comisaría de Marina<sup>265</sup>.

Luego, en abril de 1823, el mismo Guise solicita al Ministerio de Guerra y Marina se le nombre un secretario a fin de que la correspondencia se desarrolle normalmente "*...pues de lo contrario me hallaré ahogado en la Campaña, y sin tener quien pueda desempeñarme de este cargo*". Menciona a Domingo de Cáceres para desempeñar dicha secretaría<sup>266</sup>.

Monteagudo le pide al Director de Marina, de la Cruz, que disponga se acerque al Ministerio un "maestro de velas" para que tome medida de las que sean necesarias para cubrir un traspato<sup>267</sup>. En otro caso, el Comandante General de la Escuadra pide al Gobierno que necesita reemplazar al Maestre de Viveres "*...por ser español y de quien tiene sospechas*". Asimismo, solicita un amanuense "*...de buena letra y de confianza*"<sup>268</sup>.

Es muy ilustrativo advertir el crecimiento material, en todos los órdenes, de la Marina nuestra. Pablo Romero, el 11 de mayo de 1825, solicita se le designen dos oficiales más de la clase de terceros para las labores administrativas de su despacho, dado que aumenta excesivamente el trabajo desde el tiempo en que se instala la dicha Comisaría. Hay una enumeración valiosa de las funciones que realiza y un elogio a Crisóstomo Lara y a Domingo Salcedo, principales auxiliares.

Refiérese al almacén general y a la cuenta y razón que hay que llevar de él; considera el pago mensual a los buques de la Escuadra, las compras de repuestos militares y marineros, víveres, el arreglo de presupuesto, los ajustes para los pagos, la preparación de listas para asegurar los intereses del Estado y "*...mas que todo, la reorganizacion de la Contabilidad de la Escuadra (debido á las sabias disposiciones del Supremo Consejo de Gobierno)*"<sup>269</sup>.

No puede omitirse el nombre de Ignacio Mariátegui y Tellería, Guardia Marina egresado de Cádiz, Alférez en los primeros días de la Emancipación y más tarde Almirante de la Escuadra de la República<sup>270</sup>.

José Pascual de Vivero, de quien se habla al estudiar la Marina precursora y se enaltece en sus virtudes, es paradigma del tránsito de la era virreinal a la hora de la patria, y reitera en su actitud personal la de muchos otros hombres que dicen en su conducta cómo es verdadera la continuidad de la vida peruana, y cómo es cierto que la Independencia es afirmación y no ruptura del espíritu de nuestro país.

El elogio, que merece Vivero del Gobierno de San Martín interesa transcribirlo:

*“El Gobierno jamas acredita tanto la justicia é imparcialidad de sus determinaciones como cuando premia el mérito aun en aquellas personas que pertenecen a una clase que le ha sido y es adversa, procurando por todos medios la ruina de la Patria. Entre ellas se halla Don José Pascual Vivero, cuyo crédito, integridad, pureza y dulzura en el trato para con los americanos en los diferentes empleos que ha ejercido así en el manejo de la hacienda como en gobiernos de importancia son notorios. Por tanto y por no abandonarlo a la mendicidad hallandose con crecida familia americana, decreto: que se le agregue a la contaduría mayor en clase de contador de resultas supernumerario con el sueldo mensual de cien pesos. Tómese razon de esta providencia en la indicada contaduría mayor y tesorería de los fondos públicos.— Una rúbrica de S. E.— Unanue<sup>271</sup>”.*

Martín Jorge Guise, quien según afirma Fernando Romero, estudioso del marino inglés, nace en Highman<sup>272</sup> en 1780 y muere en Guayaquil, al servicio del Perú, en 1828, es uno de los hombres representativos de estos años augurales, y además, simboliza como muy pocos la adaptación de un extranjero al medio peruano y el arraigo irrevocable en la esencia de la república.

Hijo de John Guise, de “Gyse”, que es la forma antigua, y de Lady Isabella Wright, se casa con doña Juana del Valle y de la Riestra. Su testamento, estudiado por Felipe A. Barrera y por el Capitán de Navío José M. Valdizán Gamio, permite enaltecer las calidades espirituales y la vocación católica del combatiente inglés<sup>272</sup>.

Marino profesional, participa con otros hombres de la Independencia en las guerras napoleónicas y aporta su experiencia profesional y su empeño humano al esfuerzo que lucha por nuestra libertad. Está con Cochrane en los cruceros que en 1819 anuncian la cercana presencia de San Martín; ocupa puesto señalado en la Expedición Libertadora, y con Cochrane es protagonista de la captura de la *Esmeralda*.

Mas, vale enaltecer la preocupación de Guise por la formación de una marina peruana no sólo en sus aspectos técnicos y en sus normas externas, sino peruana esencialmente por la ancha presencia de hombres nuestros en la tripulación y en el mando de los buques. El anhelo en bellas proclamas que los padres infundan en sus hijos cariño por las faenas del mar y ayuden así al despertar de vocaciones por la marina de guerra.

En los tristes sucesos de 1823, en gesto de amplitud humana y peruanista, ampara a Riva Agüero en los días de ostracismo y acata a Bolívar frente a las necesidades superiores de la guerra.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Guise es a la postre una figura donde los afanes de la guerra y la violencia de la lucha no desdibujan características humanas de fidelidad a la vocación y de lealtad, que merecen respeto<sup>273</sup>.

Martín Jorge Guise, Carlos Gustavo Anderson, Guillermo Prunier, Jorge Young Holmes, entre otros, marinos europeos que llegan al Pacífico para combatir bajo el signo de la libertad, unen sus sangres a la nuestra, forman familia en el Perú y ya los nombres extranjeros y la fama de tantas hazañas se entrecruzan con los recuerdos nacionales.

## NOTAS AL CAPITULO

1. La información sobre la captura del *Sacramento* viene del expediente "*La captura del Pailebot "Sacramento" en Paita 21 de marzo de 1821; y averiguaciones oficiales, por orden reiterada desde Huaura por el General San Martín, sobre el paradero de los caudales de dinero que conducía*". Este testimonio lo ha aportado a la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, Jorge Zevallos Quiñones, y se publica íntegramente en los volúmenes que sobre la Marina aparecen en la Colección Documental de la Independencia del Perú, encomendados a la dirección del Capitán de Navío Don Julio J. Elías.  
Paz Soldán se refiere al caso del *Sacramento* y manifiesta que la correspondencia capturada descubre "... el estado de inquietud de los Españoles y la poca confianza que tenían de perpetuar su dominación, sino se remitían poderosos y prontos auxilios de ejército y marina".— PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Primer período, cap. IX, p. 147.  
Leguía y Martínez exalta la importancia del paso del *Sacramento* a la Patria: "... primer baratisimo buque de la escuadra nacional...".— LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado*, T. V, cap. XIX, pp. 238-241, publicado por la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú. Prólogo de Alberto Tauro.  
De Stiglich es válida la siguiente referencia: "*Loro. Manuel.— Fué el marino que primero hizo honores al pabellón nacional, izándolo desde 1820 á bordo de su buque, el Alcance, que se puso al servicio del Gobierno independiente de Guayaquil, presidido por el coronel peruano Gregorio Escobedo, reemplazado despues por la Junta que presidió Olmedo*".— STIGLICH, Germán... *Chorrillos. José O. Laya*, p. 76.
2. D.A.S.M. ... T. XI, p. 412.
3. *Ibidem*, p. 418.
4. GACETA DEL GOBIERNO, del 11 de agosto de 1821, N° 10. Por carta de Monteagudo a Cochrane, del 2 de agosto, aquél formula renuncia a la auditoria de guerra de la escuadra de Chile, por no ser compatible con sus nuevas funciones.— D.A.S.M. ... T. VIII, p. 395.
5. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*, T. I, p. 25. N° 47, art. 1°, disposición del 3 de setiembre de 1821.
6. *Ibidem*, p. 39, N° 70, art. 1°, disposición del 6 de octubre de 1821.
7. *Loc. cit.*
8. *Loc. cit.*  
Los hombres pertenecientes a la Marina de Chile "empleados" en la guerra en el Perú, serán juzgados por las leyes de este Estado.— ELÍAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, pp. 208-209. Doc. N° 93. 15 de noviembre de 1821.
9. OVIEDO, Juan. *Colección de Leyes*.— T. I, p. 16. Estatuto Provisional, sección segunda, art. 5°, del 8 de octubre de 1821.
10. *Ibidem*, p. 18.
11. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 43, N° 72, sección séptima, art. 3°.
12. ELÍAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 315-316. Doc. N° 157 21 de diciembre de 1821.
13. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 177, N° 95. Decreto del 10 de abril de 1822.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

14. El decreto aparece firmado por Torre Tagle como Supremo Delegado, y por Tomás Guido.— *Ibidem*, p. 178.
15. D.A.S.M. ... T. XII, p. 21.  
El 16 de enero de 1822, un oficio al Ministerio de Hacienda, comunica el nombramiento del General de Brigada don Tomás Guido como Ministro de Guerra y Marina— A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 226.
16. ARCHIVO DE DON BERNARDO O'HIGGINS... T. VIII, pp. 196-200. El Capitán Antonio Martínez es ayudante del Director General.— GUIA DE FORASTEROS, año de 1822, p. 85.  
El 12 de noviembre de 1822, oficio de remisión al Ministerio de Hacienda, del despacho del Director General de Marina expedido a favor del Mariscal de Campo don Luis de la Cruz.— A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 9.
17. GACETA DEL GOBIERNO, del 1º de febrero de 1823, N° 10.
18. OVIEDO, Juan... *Op. cit.*, T. I, p. 22. Reglamento Provisional del Poder Ejecutivo, capítulo VII, art. 1º.
19. VARGAS, Nemesio... *Historia del Perú Independiente*, T. II, cap. VI, pp. 49-50.
20. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, pp. 411-412. Constitución Política, sección II, cap. III, art. 60. Lima, 12 de noviembre de 1823.
21. *Ibidem*, p. 414. Constitución Política, sección II, cap. V, arts. 80-81. Lima, 12 de noviembre de 1823.
22. OVIEDO, Juan... *Op. cit.*, T. I, pp. 44-45. Constitución Política de la República Peruana, sección III, cap. II, arts. 164, 175. Por disposición legal del 11 de noviembre de 1823 se desarrollan con detalle las indicaciones sobre el juramento de fidelidad a la Constitución. En el Ejército y Armada se señalará el día después de recibida la Constitución para que formadas las tropas se publique, leyéndose en voz alta. En seguida el jefe, oficiales o trona, juraron frente a las banderas a la fórmula siguiente: "¿Jurais á Dios y á la cruz de vuestra espada, guardar y hacer guardar la Constitución política de la República que ha sancionado el Congreso constituyente: que no abusareis de la fuerza que os ha confiado la nación para subvertir los sagrados derechos que esta Constitución afianza: que no obedecereis al jefe que os mandase contra ellos ó contra la representación nacional, ó la inviolabilidad de sus miembros; y que antes si os tornareis contra él, como ciudadanos armados en guarda de la libertad?— Si, juro.— Si así lo hicieris, Dios os premie, y si nó, os lo demande, y vuestro honor quede amancillado".— *Ibidem*, p. 29.
23. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*, T. I, tercera parte, p. 166.
24. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*, T. I, cap. II, p. 35.
25. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. VI, cap. IX, p. 252.  
Hay que subrayar la preocupación de Riva Agüero por la Marina, GACETA DEL GOBIERNO, del 7 de mayo de 1823, N° 37.
26. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 229, N° 40, art. 20. Decreto dado en Lima, 1º de junio de 1826.
27. *Ibidem*, p. 387, N° 196. Constitución: Título VI, cap. I, art. 83. Diciembre de 1826.
28. *Ibidem*, p. 391. Constitución: Título IX, cap. único, art. 135. Diciembre de 1826.
29. OVIEDO, Juan... *Op. cit.*, T. I, p. 70. Constitución para la República Peruana, Título IX, cap. único, art. 137. Junio de 1826.
30. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 80, N° 61.
31. BASADRE, Jorge... *Op. cit.*, T. I, cap. IV, p. 95; cap. V, p. 117.  
La publicación de los documentos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú sobre el Congreso de Panamá, que realiza Raúl Porras Barrenechea, es consulta muy útil para este tema.

NOTAS AL CAPITULO

32. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 17, N° 26, art. 3°, 15 de agosto de 1821.
33. *Ibidem*, p. 17, N° 26, art. 5°, 15 de agosto de 1821.  
GACETA EXTRAORDINARIA DEL GOBIERNO, del 17 de agosto de 1821. Miller comenta esta decisión, en el aspecto económico, sobre el derecho a una pensión igual a la mitad, del sueldo disfrutado al salir de Chile.— MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. I, cap. XV, p. 325.
34. GACETA DEL GOBIERNO, del 14 de noviembre de 1821, N° 37.
35. *Loc. cit*
36. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 81, N° 123, art. 1°, 24 de noviembre de 1821.
37. *Ibidem*, arts. 2°, 3°, 4°, 24 de noviembre de 1821.  
Ver GACETA DEL GOBIERNO, del 28 de noviembre de 1821, N° 41.
38. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 157.  
Ver MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*.— T. XI, p. 351.  
Elias transcribe el nombramiento del Mariscal de Campo don Luis de la Cruz como Director General de la Marina del Perú.— ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 203. Doc. N° 76, 12 de noviembre de 1821.  
Comunicase el nombramiento de Salvador Soyer como Comisario de Marina de primera clase.— *Ibidem*, p. 184. Doc. N° 6, 29 de setiembre de 1821.  
El 14 de abril de 1825 Salvador Soyer es nombrado Oficial Mayor del Ministerio de Guerra y Marina, y cesa como Intendente de Marina, cargo suprimido.— ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gótero (IV)*, en Revista de Marina, año 51, N° 6, vol. No 298, noviembre-diciembre de 1965, p. 866, Gota N° 7.— (1825).  
Un oficio del Comandante General de la Escuadra al General don Mariano Necochea, Gobernador de Lima, avisa recibo de una nota en la cual se comunica que el Capitán de Navío don Joaquín Soroa ha sido nombrado Comandante General Interino de Marina.— ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 408, Doc. N° 52, 26 de febrero de 1824.
39. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, pp. 288-289. N° 239. Decreto de la Constitución del Congreso Constituyente del 4 de noviembre de 1822, firmado por José de Larrea y Loredo, José Sánchez Carrión y Pedro Pedemonte y promulgada por la Junta Gubernativa, el 12 de noviembre.
40. GACETA DEL GOBIERNO, del 8 de febrero de 1823, N° 12.
41. *Ibidem*, del 12 de marzo de 1823, N° 21.
42. GUIA DE FORASTEROS, año de 1823, p. XXXI.
43. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 193.— 8 de agosto de 1823: Oficio del Comandante General de la Escuadra Martín Jorge Guise al Ministro de Estado Francisco Valdivia (sic).
44. *Ibidem*, p. 172, 1823.
45. MEDINA, José... *La imprenta en Lima*, T. IV, p. 335.
46. *Ibidem*, pp. 334-335.
47. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 330, N° 43, art. 1°. Decreto dado en Lima, 7 de marzo de 1823.  
Ver también GACETA DEL GOBIERNO, del 12 de marzo de 1823, N° 21.
48. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 400-401. Doc. N° 33. 19 de febrero de 1824.
49. Comunicación de Monteagudo al Comandante de Marina sobre la orden del Protector para que "... *ajite con esfuerzo el enganche de individuos del Pais para servir a la Marina del Estado; en inteligencia de que por cada uno de estos que ingrese deve separarse a un extranjero*".— *Ibidem*, p. 200. Doc. N° 66. 9 de noviembre de 1821.
50. *Ibidem*, p. 312. Doc. N° 149. 20 de diciembre de 1821.
51. *Ibidem*, p. 244. Doc. N° 224. 22 de diciembre de 1821.
52. *Ibidem*, p. 269. Doc. N° 43. 6 de noviembre de 1821.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

53. GACETA DEL GOBIERNO, del 26 de marzo de 1823, N° 25.
54. *Ibidem*, del 5 de abril de 1823, N° 28.
55. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 40, N° 43, art. II,
56. GUIA DE FORASTEROS, año de 1824, pp. 39 y 91-92.
57. *Ibidem*, año de 1825, pp. 44, 84-85.
58. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 387. Doc. N° 21. 31 de enero de 1824.
59. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. 19 de abril. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
En el mes de mayo según una Suprema Resolución del Consejo de Gobierno se ha retirado la bandera de enganche de marinos extranjeros.—  
*Ibidem*, Chorrillos, 7 de mayo. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
60. Ver referencia del informe al Ministro de Hacienda sobre la instancia de Juan Alvarracin contra el Reglamento de Cargas y Descargas.— *Ibidem*, Libro Copiador N° 398: Informes. Años 1826-29. 8 de diciembre de 1826.
61. GUIA DE FORASTEROS, año de 1823, p. XXXII.
62. *Ibidem*, año de 1824, p. 92.
63. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 190. Doc. N° 30. 25 de octubre de 1821.
64. Bien se sabe que por razones de la guerra, desde el 20 de diciembre de 1824, se cierra el puerto de Ancón y está en servicio el de Chorrillos.— QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 45, N° 48, art. 2°. Decreto dado en Lima, 14 de diciembre de 1824.
65. GUIA DE FORASTEROS, año de 1825, p. 85.
66. *Ibidem*, año de 1826, p. 132.  
Antes de Pedro Pruis (sic), que es repuesto en sus funciones el 26 de noviembre de 1825, sirven la Capitanía de Huacho Manuel Lastra y Manuel Falcón, quienes deben rendirle cuentas.— ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. 28 de noviembre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra. Sobre el nombramiento de Jorge Young como Capitán de Puerto de Chorrillos, ver A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 347. 22 de marzo.
67. *Ibidem*, año 1823, p. 169. 7 de julio.
68. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 208. Doc. N° 92. 15 de noviembre de 1821.
69. *Ibidem*, pp. 238-239, Doc. N° 207, 19 de diciembre de 1821; p. 317, Doc. N° 162, 21 de diciembre de 1821.  
Igualmente, ver *Ibidem*, p. 225. Doc. N° 155. 3 de diciembre de 1821.
70. BOLIVAR, Simón... *Obras Completas*— T. I, p. 1,333. De Bolívar a Santander, Magdalena, 23 de mayo de 1826.  
Reitera la misma idea en una carta dirigida a Briceño Méndez, Magdalena, 25 de mayo de 1826, dice: "sobre marineros no hay que hablar a no porque no los hay".— *Ibidem*, p. 1,336.  
En carta a Santander del 30 de mayo de 1826 renueva el mismo pensamiento y manifiesta cómo el Gobierno ha tenido que contratar a marinos ingleses para sus buques.— *Ibidem*, pp. 1,343 a 1,346.
71. MILLER, Guillermo... *Op. cit.*, T. II, cap. XVII, p. 8.
72. TORATA, Conde de... *Documentos*, T. III, vol. I, parte II, cap. III, pp. 194-195.
73. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 198. Doc. N° 61. 7 de noviembre de 1821.
74. *Ibidem*, p. 205. Doc. N° 81. 12 de noviembre de 1821.
75. *Loc. cit.*
76. *Ibidem*, p. 209. Doc. N° 96. 16 de noviembre de 1821.
77. VARGAS, Nemesio... *Op. cit.*, T. III, cap. XVII, pp. 131-132, trata este tema de heterogeneidad inicial de la Marina de Guerra nuestra en el aspecto de la procedencia humana, del personal embarcado.  
Ver igualmente, ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 297. Doc. N° 112. 12 de diciembre de 1821.

NOTAS AL CAPITULO

*Ibidem*, T. I, p. 177.

78. QUIROS Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, pp. 81-82, N° 123, arts. 5, 6.
79. GACETA DEL GOBIERNO, del 28 de noviembre de 1821, N° 41.
80. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 82, N° 123, art. 7.  
Ver ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 228. Doc. N° 165. 5 de diciembre de 1821.
81. *Ibidem*, p. 291. Doc. N° 99-A. 10 de diciembre de 1821.
82. *Ibidem*, pp. 290-291. Doc. N° 99. 10 de diciembre de 1821.
83. *Ibidem*, pp. 235-236. Doc. N° 195. 18 de diciembre de 1821.
84. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1826, Lima, 29 de mayo. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
85. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, pp. 206-207, N° 125.
86. *Ibidem*, p. 206, N° 125, arts. 4, 5. 31 de mayo de 1822.
87. *Ibidem*, p. 207, N° 125, art. 8. 31 de mayo de 1822.
88. *Ibidem*, p. 207, N° 125, art. 10. 31 de mayo de 1822.
89. *Ibidem*, p. 17, N° 26, art. 1.
90. *Ibidem*, p. 17, N° 26, art. 4.  
GACETA EXTRAORDINARIA DEL GOBIERNO, del 17 de agosto de 1821.
91. *Ibidem*, p. 18, N° 26, art. 12.
92. *Ibidem*, pp. 149 a 151, N° 73.
93. *Ibidem*, pp. 151-152, N° 73.
94. GACETA DEL GOBIERNO, del 30 de marzo de 1822, N° 26.  
Antes de la promulgación de este reglamento, se establece que los pagos de sueldos de la Marina del Perú —como ya se comenta en el texto— sean iguales a los que se abonen en Chile.— ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 203, Doc. N° 75, 12 de noviembre de 1821; p. 203, Doc. N° 83, 12 de noviembre de 1821.
95. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, p. 177.
96. *Ibidem*, p. 181.
97. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, pp. 280-282, N° 85.
98. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1826. 6 de setiembre.
99. Las referencias a los sueldos de la corbeta *Pichincha* y lo que tiene que hacer con los buques de guerra de Colombia son las siguientes: *Ibidem*, Legajo 1825. 13 de enero. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
*Ibidem*, 3 de setiembre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
100. *Ibidem*, Legajo 1826 17-20 de febrero
101. *Ibidem*, 18 de julio. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
*Ibidem*, Lima, 14 de octubre.
102. *Ibidem*, Callao, 30 de marzo. Consulta de Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
*Ibidem*, Lima, 14 de setiembre. Sobre la solicitud del cuerpo político de la Armada.  
*Ibidem*, Libro Copiador N° 398: Informes. Año 1826-29. Callao, 16 de setiembre de 1826. Informe al Ministro de Guerra y Marina.  
*Ibidem*, Legajo 1826. Lima, 14 de setiembre. Recurso de los oficiales del cuerpo político de la Armada firmado por Domingo Salcedo y Juan Crisóstomo Lara, con informe favorable de don José Pascual de Vivero.  
*Ibidem*, Lima, 6 de octubre. Consulta sobre el mismo tema, con informe favorable del señor Heres.
103. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 303. Carta de Cochrane a San Martín, del 25 de enero de 1821.
104. *Ibidem*, pp. 308-309. De Cochrane a San Martín desde la *O'Higgins*, 12 de marzo de 1821.
105. *Ibidem*, p. 318. De Cochrane a Monteagudo, desde el *San Martín*, a la vela, 14 de abril de 1821.
106. *Ibidem*, p. 320. De Cochrane a San Martín. Navío *San Martín*, Pisco, 18 de abril de 1821.



## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

107. *Ibidem*, p. 322. De Cochrane a San Martín. Navío *San Martín*, Pisco, 21 de abril de 1821.
108. *Loc. cit.*,  
Algunas consideraciones que muestran la situación vinculada con los sueldos: para noviembre de 1821 la Comisaría de Marina debe por jornales y raciones de la maestranza del Arsenal, solamente, 4,200 pesos.— A. H. M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 47.  
En setiembre de 1822, el Director General de la Armada manifiesta que adeuda a la tripulación del bergantín *Coronel Spano* 3,539 pesos y 5 reales, y a la fragata *Presidente* 12,000 pesos— *Ibidem*, Año 1822, p. 150.  
El 5 de junio de 1822, el Director General de Marina, Luis de la Cruz, insiste en la necesidad de pagar a la tripulación de la Escuadra antes de su partida del puerto.— *Ibidem*, p. 142.
109. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Segundo período, vol. I, cap. V, p. 45.  
Hay algunos casos concretos en el orden de los sueldos que a manera de ejemplo es pertinente citar. En el mes de marzo de 1823, Ramón Herrera comunica el ajuste de los haberes correspondientes a la oficialidad y tripulación de la corbeta *Limeña*, en el mes anterior.— A.H.M. H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 32.  
Considérase en abril de 1823, el pago de los sueldos al Sargento Mayor graduado don Manuel Herrán, inspector de los hospitales de Bellavista y Callao.— *Ibidem*, p. 34. De Ramón Herrera al Ministro de Hacienda.  
En agosto de 1823, el Comandante General de Marina recibe 50 pesos para distribuirlos entre el Alférez de Fragata Santiago Rodríguez y el Guardia Marina Juan Otero.— *Ibidem*, p. 38. Del Conde de San Donás al Ministro de Hacienda.  
El Supremo Delegado Torre Tagle acuerda con el Director General de Marina Luis de la Cruz el sueldo anual de 18,000 pesos, desde el 1º de mayo de 1822, libre de descuento.— *Ibidem*, Año 1822, p. 138. Oficio al Ministerio de Hacienda. 13 de mayo.  
El Supremo Delegado, igualmente, en consideración a los méritos del amanuense meritorio del Ministerio de Guerra y Marina, Manuel Bous, le asigna el sueldo de 25 pesos mensuales, desde el 1º de junio de 1822, hasta obtener un cargo de número.— *Ibidem*, p. 144. Oficio del 26 de junio.  
El Director General de la Armada pide en agosto de 1822, al Ministerio de Hacienda, se satisfaga a los oficiales y marineros que tienen opción a premio por apresamiento de la fragata *Presidente*; que ya son muchas las reclamaciones.— *Ibidem*, p. 148.  
En febrero de 1823 se sube de 20 a 30 pesos el sueldo del Sargento Mayor graduado Antonio Martínez, intérprete de la Comandancia de Marina.— *Ibidem*, Año 1823, p. 30. Oficio del día 18, firmado por Tomás Guido.  
Entérgase en 1825, por orden del Libertador, a la dotación de la corbeta *Pichincha*, en su contador Rafael Lagomario (sic), 1008 pesos sobre los 2,000 anteriores.— ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo. 1825, 13 de enero. Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
Ante la consulta pertinente el Ministro de Guerra acuerda que al Mayor de Ordenes de la Escuadra, José Gabriel Palacios, se le gratifique con 20 pesos mensuales. Además, se supone, la continuación de la gratificación personal de mesa, como es usual en la Marina española.— *Ibidem*, Chorrillos, 8 de noviembre. Oficio de Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina. En abril de 1825, defínese en 100 pesos mensuales el sueldo del auditor.— *Ibidem*, Chorrillos, 16 de abril. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
Un oficio de Romero, del 14 de junio de 1825, al Ministro de Guerra y Marina, manifiesta que tendrá debido cumplimiento la resolución del Consejo de Gobierno, donde se ordena la suspensión del pago de sueldos a los empleados de la Escuela Central de Marina.— *Ibidem*.

## NOTAS AL CAPITULO

Desde el 1° de mayo de 1825, el Capitán de Navío Joaquín Soroa, recibe una asignación de 100 pesos mensuales.— *Ibidem*, Chorrillos, 16 de junio. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.

A la oficialidad, tripulación y guarnición del bergantín colombiano *Chimborazo*, se le adeuda dinero por concepto de sueldos.— *Ibidem*, Chorrillos, 4 de julio. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.

Por resolución del Consejo de Gobierno, se le abona al Capitán de Fragata Eduardo Carrasco, el haber correspondiente al mes de julio de 1825, y se le incluye en el presupuesto general.— *Ibidem*, Chorrillos, 20 de julio. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.

Un mes de sueldos para la tripulación y guarnición de la corbeta de guerra *Pichincha*, alcanza a 1,995 pesos.— *Ibidem*, Chorrillos, 20 de julio. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.

Del 6 de agosto de 1825 hay otra comunicación sobre el mismo tema del presupuesto de la *Pichincha*.— *Ibidem*, De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.

Por decreto del Consejo de Gobierno, al Comandante Morgell de la Fragata *Protector*, se le concede gratificación de Capitán de Fragata con mando.— A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 339. 12 de agosto. Oficio al Ministro de Gobierno.

Del 13 de agosto de 1825, hay otro oficio sobre el mismo tema.— ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.

Por orden del Consejo de Gobierno se le entrega al Teniente Primero don José Gabriel Palacios, dos pagos de su haber, como embarcado, y se carga la suma al presupuesto del mes siguiente.— *Ibidem*, Chorrillos, 21 de octubre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.

El Consejo de Gobierno concede a cada uno de los patrones de las canoas que intervienen en el bloqueo del Callao, tres reales diarios, y a los marineros, dos.— A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 341. Lima, 29 de octubre. De Salazar al Ministro de Hacienda.

Otras referencias interesantes: ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. Corrillos, 7 de marzo. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina, sobre presupuesto.

El caso del contador absuelto de la fragata *Protector* don José Manuel Basán, quien no tiene derecho para reclamar sueldos.— A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 347. Chorrillos, 8 de mayo. De José Pascual de Vivero al Comisario de Marina.

ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. Chorrillos, 10 de setiembre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina, comunicando que entre los papeles recibidos del Intendente de Marina don Salvador Soyer, no encuentra los cargos individuales contra la oficialidad y tripulación de la Escuadra, por cantidades que han sido pagadas.

Sobre liquidación de los haberes a la oficialidad y tripulación de la *Pichincha*, ver *Ibidem*, Chorrillos, 12 de octubre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.

MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, p. 178, presenta los gastos que ocasiona la corbeta *Limeña*, en desarme.

110. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 73. De Mariano Vidal. Al margen, rúbrica del Presidente de la República.
111. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
112. Oficio del Ministerio de Hacienda, del 23 de octubre de 1821, transcribe un informe de la Contaduría de Aduana, que no ha exigido el Derecho de tonelaje en el puerto del Callao.— A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 33; año 1823, p. 169; año 1825, p. 346.
113. *Ibidem*, año 1821, p. 8.
114. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 36-U. Doc. N° 23.
115. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, p. 180.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

116. *Loc. cit*
117. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 132. 21 de marzo de 1822.  
GACETA DEL GOBIERNO, del 29 de diciembre de 1821.
118. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825 Chorrillos, 24 de diciembre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina. Tema casuístico es el del alquiler de buques para fines de transporte y las precisiones consiguientes.— *Ibidem*, Agosto.
119. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 927.
120. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, T. VI, cap. XII, pp. 330-331.
121. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 272-273. Doc. N° 52-A. 7 de noviembre de 1821.
122. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 47. 20 de diciembre. GACETA DEL GOBIERNO, del 23 de noviembre de 1822, N° 44.  
A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 25-M. Doc. N° 107. 15 de abril.
123. *Ibidem*, legajo N° 17-C. Doc. N° 73. 1° de agosto.  
Sobre el mismo tema en *Ibidem*, legajo N° 4-A. Doc. N° 189. 30 de abril.
124. *Ibidem*, legajo N° 21-G. Doc. N° 71. 8 de octubre.
125. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 141. Oficio de Tomás Guido al Ministro de Hacienda, del 30 de mayo.
126. *Ibidem*, p. 201. Oficios del 22 de enero, del 5 de febrero y del 14 de marzo de 1822.
127. A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 17-C. Doc. N° 82. 25 de febrero.
128. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 100. Oficio del 18 de marzo.
129. *Ibidem*, Año 1823, p. 37. Oficio del 19 de junio.
130. *Ibidem*, Año 1822, p. 157. Oficio del día 26.
131. *Ibidem*, Oficio del 22 de octubre.  
*Ibidem*, Año 1823, p. 179. Oficio del 4 de abril.
132. *Ibidem*, Año 1821, p. 80. 20 de noviembre.
133. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 326-327. Doc. N° 182. 26 de diciembre de 1821. Al embargo del bergantín *Livonia* se encontraron doce barricas con la dicha carne y tocino salado.
134. *Ibidem*, p. 323, Doc. N° 176, 25 de diciembre de 1821; p. 325, Doc. N° 179, 26 de diciembre de 1821; p. 279, Doc. N° 71, 19 de noviembre de 1821.
135. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 67. Oficio del 23 de agosto.
136. *Ibidem*, p. 68. Oficio del 10 de octubre.
137. *Ibidem*, p. 234. Oficio del 21 de enero.
138. A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 25-M. Doc. N° 167. 28 de junio.
139. *Ibidem*, Doc. N° 169. 29 de junio.  
Sobre el mismo tema en *Ibidem*, legajo N° 17-C. Doc. N° 68, 1° de julio.
140. *Ibidem*, legajo N° 25-M. Doc. 177. 18 de julio.
141. *Ibidem*, Doc. N° 182. 1° de agosto.
142. *Ibidem*, legajo N° 26-M. Doc. N° 210. 1° de octubre.
143. Carta de San Martín a Cochrane, 11 de octubre de 1820, en *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.
144. *Ibidem*, Año 1821. Carpeta N° 1, legajo N° 9-P. Doc. N° 1, 8 de noviembre.
145. *Ibidem*, Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 25-M. Doc. N° 139. 13 de junio.
146. *Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo N° 34-S. Doc. N° 49. 2 de setiembre.
147. *Ibidem*, Carpeta N° 2, legajo N° 21-G. Doc. N° 121. 2 de noviembre.
148. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 52. Oficio del 30 de marzo.
149. *Ibidem*, pp. 113-114. Oficio del 26 de abril.

## NOTAS AL CAPITULO

150. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 323. Doc. N° 177. 25 de diciembre de 1821.
151. *Ibidem*, pp. 323-325. Doc. N° 177-A. 25 de diciembre de 1821.
152. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 247. 7 de diciembre.
153. A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 39-Z. Doc. Nos. 27, 29, 32, 33, 36.
- ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 326. Doc. N° 180. 27 de diciembre de 1821.
154. A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 21-G. Doc. N° 56. 8 de junio.
155. *Ibidem*, legajo N° 17-C. Doc. N° 65. 1° de junio.
- A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 161. 14 de diciembre.
- ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 195. 4 de junio de 1823.
- Ibidem*, pp. 196-199. 8 de setiembre de 1823.
- ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. Chorrillos, 21 de julio. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
- Ibidem*, Chorrillos, 21 de octubre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
- Ibidem*, Mayo. Partida en el libro común general de cargo y data de la Comisaría de Marina.
- Ibidem*, Chorrillos, 27 de diciembre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
156. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 139. 15 de mayo.
- ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 202. 28 de setiembre de 1823.
- A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 55. 2 de noviembre.
- Ibidem*, Año 1822, p. 158. 15 de noviembre.
- Ibidem*, Año 1823, p. 36. 10 de mayo.
- ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. Chorrillos, 17 de febrero. Del Capitán Adjunto T. Olmos al Ministro de Guerra y Marina.
- Ibidem*, Lima, 19 de julio. Relación de efectos militares existentes en los almacenes.
- Otras referencias sobre los temas tratados:
- ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 184. 20 de mayo de 1823.
- Ibidem*, T. II, p. 380 Doc. N° 5. 8 de enero de 1824.
- Ibidem*, p. 413. Doc. N° 62. 6 de marzo de 1824.
- A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 53. 9 de junio.
- Ibidem*, Año 1822, p. 248. 1° de noviembre.
- Ibidem*, p. 254. 21 de agosto.
- Ibidem*, p. 258. 5 y 19 de agosto.
- Ibidem*, Año 1825, p. 354. Enero a diciembre.
- ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. Chorrillos, 12 de julio. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
- A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo N° 35-T. Doc. N° 134. 15 de abril.
- Ibidem*, legajo N° 38-V. Doc. N° 120. 28 de noviembre.
- Ibidem*, Carpeta N°2, legajo N° 17-C. Doc. N° 69, 3 de julio; Doc. N° 72, 14 de julio.
- Ibidem*, legajo N° 25-M. Doc. N° 223. 21 de marzo.
- Ibidem*, Año 1823. Carpeta N° 4, legajo N° 5-E. Doc. N° 3. 12 de noviembre.
- A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 47. 20 de diciembre.
- A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 2. Doc. N° 92. 4 de marzo.
- Ibidem*, Carpeta N° 3, legajo 37-V. Doc. N° 34. 3 de setiembre.
- De la alimentación se habla, igualmente, en otro capítulo de este trabajo.
157. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 380. Carta de Cochrane a Monteagudo desde el O'Higgins en el Callao, 16 de febrero de 1821.
158. *Ibidem*, p. 385. Carta de Cochrane a Monteagudo, Huacho, 7 de marzo de 1821.
159. *Ibidem*, p. 310.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

160. *Ibidem*, p. 319. Carta de Cochrane a San Martín desde el *San Martín*, 14 de abril de 1821.
161. *Ibidem*, pp. 333-334. Carta de Cochrane a San Martín, Lima, 30 de julio de 1821.
162. *Ibidem*, pp. 330, 331, 333. Carta de Cochrane a San Martín, desde el *O'Higgins*, 22 de julio de 1821.
163. *Ibidem*, pp. 415-416. Carta de Cochrane a Monteagudo desde la *O'Higgins*, 22 de agosto de 1821.  
Referencia de la correspondencia de Cochrane a Monteagudo, Cerro Azul, 10 de julio de 1821— *Ibidem*, p. 392.  
Cochrane a San Martín desde la *O'Higgins*, 22 de julio de 1821.— *Ibidem*, pp. 330-331.  
Lima, 30 de julio de 1821, Cochrane a San Martín— *Ibidem*, pp. 333-334.  
Lima, 3 de agosto de 1821, Cochrane a San Martín.— *Ibidem*, p. 337.  
Lima, 19 de agosto de 1821, Monteagudo a Cochrane: lamenta que no puede enviar carne de res. Que de Samanco viene alguna cantidad de ron. El Comandante del puerto de Chorrillos, tiene orden, lo mismo que el señor Intendente del Ejército para que se entregue diariamente al Comisario de la Escuadra, 25 carneros para su consumo— *Ibidem*, p. 411.  
*O'Higgins*, 20 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo, manifiesta que los pocos carneros que llegaron "...eran casi incomibles, y solamente la escasez que hay pudo haberlos hecho admisibles".— *Ibidem*, p. 413.  
*O'Higgins*, 22 de agosto de 1821, Cochrane a San Martín: "He escrito á Monteagudo pidiendo carne, galleta y otras indispensables para la escuadra; pero en lugar de mandar carne fresca á Boca Negra, me dice que está mandada á Chorrillos, de donde es casi imposible traerla por falta de botes á propósito. Tenemos en la *O'Higgins* sólo provisiones para cuatro días, tendremos que buscar de dónde sacarles si no se nos mandan".— *Ibidem*, p. 340.  
*O'Higgins*, 22 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo.— *Ibidem*, pp. 415-416.  
*O'Higgins*, 24 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo, habla de la aflictiva situación: "Hasta hoy mis repetidas solicitudes por las notas números 9, 15, 16, 21, 25 de pan, carne fresca y legumbres, éstas especialmente para los enfermos, durante un espacio de cinco semanas, han tenido otro resultado que la remisión de una vaca para los enfermos del buque hospital el día... y ciento cincuenta carneros flacos, y moribundos el día... que no componen tres días de víveres para las tripulaciones".— *Ibidem*, p. 420.  
En la misma carta del 24 de agosto de 1821, Cochrane a Monteagudo le dice igualmente: "He mandado la Valdivia, que es el único buque que tiene algunos viveres, á Pisco á comprar aguardiente ó á tomarlo. La *O'Higgins* no tiene una galleta, charqui ninguno, y carne salada para tres días solamente, sin cacao ni aguardiente. La Lautaro no tiene más viveres que un día de mal pan, uno de charqui podrido que pertenece al ejército y sin aguardiente ni viveres de ninguna otra clase".— *Ibidem*, pp. 420 a 422.
164. *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.
165. COCHRANE, Tomás... *Servicios Navales*, Cap. VII, p. 145.
166. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 198.
167. *Ibidem*, T. II, pp. 271-272. Doc N° 50. Guise al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 8 de noviembre de 1821.
168. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, pp. 179-180.
169. *Ibidem*, p. 179.  
Por una disposición de Monteagudo se establece que los hombres que sirven a los buques de guerra, sean del país o extranjeros, recibirán las

NOTAS AL CAPITULO

- mismas raciones. ELIAS, Julio. ... *Op. cit.*, T. II, p. 201. Doc. N° 72. 11 de noviembre de 1821.
170. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, pp. 272-273, N° 80, a. 1°.
171. *Ibidem*, p. 273, N° 80, art. 4°.
172. *Ibidem*, art. 9°.
173. *Ibidem*, p. 275, N° 80, arts. 15, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 29.
174. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 384.
175. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 224-225. Doc. N° 153. 3 de diciembre de 1821.
176. *Ibidem*, p. 304, Doc. N° 129. 15 de diciembre de 1821.
177. GUIA DE FORASTEROS, año de 1822.
178. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 172.
179. *Ibidem*, p. 186.
180. *Ibidem*, pp. 191-192.
181. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (IV)*, en Revista de Marina, año 51, N° 6, vol. 298, noviembre y diciembre de 1965, pp. 868-869, Gota N° 10. (1826).
182. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 205. Doc. N° 80, 12 de noviembre de 1821.
183. *Ibidem*, pp. 247-248. Doc. N° 237, 26 de diciembre de 1821.  
Otra referencia: *Ibidem*, p. 194. Doc. N° 45, 1° de noviembre de 1821.  
A. H. M. P. ... Año 1823. Carpeta N° 4, legajo N° 9-H. Doc. N° 79. 17 de diciembre.
184. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 179. 28 de marzo de 1823  
Hay una referencia interesante sobre un envío de medicinas al cirujano mayor don Manuel Bucí.— *Ibidem*, pp. 199-200, 8 de setiembre de 1823.
185. GACETA DEL GOBIERNO, del 16 de octubre de 1822, N° 33
- QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, pp. 265-266, N° 209.
186. *Ibidem*, T. II, p. 204, N° 7, art. 1°.
187. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 25-M. Doc. N° 138.
188. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 178, 25 de marzo de 1823.
189. *Ibidem*, p. 197. 10 de setiembre de 1823.
190. *Ibidem*, T. II, pp. 371, 375. Doc. Nos. 54 y 59. 20 de diciembre de 1823.
191. *Ibidem*, p. 384. Doc. N° 15 17 de enero de 1824
192. *Ibidem*, p. 423. Doc. N° 86. 23 de abril de 1824.
193. *Ibidem*, p. 424. Doc. N° 88 23 de abril de 1824
194. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. Chorrillos, 8 de junio De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina
195. *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América.  
En setiembre de 1820 hay referencias a ciertos desórdenes eventualmente suscitados por los pescadores en Pisco.— Carta de Toribio de Luzuriaga a Cochrane, en *loc. cit.*,  
Juan José de Sarratea pondera algunos desórdenes que se provocan en los transportes.— *Loc. cit.*
196. *Loc. cit.*
197. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 299-300, Doc. N° 117, 13 de diciembre de 1821; p. 238, Doc. N° 204, 18 de diciembre de 1821.
198. *Ibidem*, pp. 229-230. Doc. N° 172 8 de diciembre de 1821.
199. *Ibidem*, p. 316. Doc. N° 158.
200. *Ibidem*, p. 308. Doc. N° 139.
201. *Ibidem*, T. I, pp. 177-178.
202. *Ibidem*, p. 178.
203. *Ibidem*, p. 185.
204. *Ibidem*, p. 197.  
Sobre el mismo caso de Iladoy ver *Ibidem*, pp. 198-199. 12 de setiembre de 1823.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

205. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 382.
206. *Ibidem*, p. 409. De Cochrane a Monteagudo, del 18 de agosto.
207. *Ibidem*, pp. 422, 348.
208. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T II, p. 357. Doc. N° 28. Arica, 12 de noviembre de 1823.
209. *Ibidem*, pp. 356-357. Doc. N° 26. 6 de noviembre de 1823.  
Otras referencias interesantes en A. H. M. P. ... Año 1821. Carpeta N° 1, legajo N° 9. Doc. N° 21. 21 de diciembre.  
ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 301-302.  
*Ibidem*, pp. 200-201.
210. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, T VI, cap. IX, p. 251.
211. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (IV)*, en Revista de Marina, año 51, N° 6, vol. N° 298, noviembre y diciembre de 1965, p. 866, Gota N° 7. (1825).
212. GUIA DE FORASTEROS, año de 1822.
213. D. A. S. M. ... T. VIII, pp. 321-322.
214. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes.*— T. II, p. 282. Doc. N° 78-A. 6 de diciembre de 1821.
215. *Ibidem*, pp. 287-288, Doc. N° 91, 8 de diciembre de 1821; p. 229, Doc. N° 171, 8 de diciembre de 1821.
216. Sobre García del Postigo se registra material muy valioso en el Archivo Gutiérrez de Quintanilla.
217. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 176. 21 de marzo.  
*Ibidem*, T. II, p. 214. Doc. N° 114. 21 de noviembre de 1821.
218. *Ibidem*, p. 234, Doc. N° 190, 15 de diciembre de 1821; p. 297, Doc. N° 113, 12 de diciembre de 1821.
219. *Loc. cit.*
220. GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de marzo de 1823, N° 22.
221. *El Contra Almirante Carrascó*, en Anales Universitarios del Perú, T. IV, 1870, pp. 7-15.
222. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 349. Doc. N° 9. 16 de octubre de 1823.
223. GUIA DE FORASTEROS, año de 1822.
224. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 184. Doc. N° 7. 4 de octubre de 1821.
225. *Ibidem*, pp. 233-234. Doc. N° 188. 15 de diciembre de 1821.
226. *Ibidem*, T. I, p. 175.
227. GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de marzo de 1823, N° 22.
228. GUIA DE FORASTEROS, año de 1822.  
A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 50. 6 de abril.  
ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 349. Doc. N° 10. 16 de octubre de 1823.  
Aparece también el caso de Pedro Iladoy a quien de la Cruz, en diciembre de 1821, propone para el cargo de Guarda Almacén de Marina que se encuentra vacante; recomienda la conducta del dicho Pedro Iladoy "... hombre de bien, y de conosimtos. pa. llebar los libros de cuenta y razn"—  
*Ibidem*, p. 298. Doc. N° 114. 12 de diciembre de 1821.
229. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana, Año 1824, p. 214. 29 de enero; año 1825, p. 346. Chorrillos, 28 de abril - 29 de noviembre.
230. *Ibidem*, Año 1823, p. 50. Callao, 30 de marzo.  
GACETA DEL GOBIERNO, del 12 de abril de 1823, N° 30.
231. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 380. Doc. N° 4. 3 de enero de 1824.
232. GUIA DE FORASTEROS, año de 1822.
233. *Loc. cit.*
234. *Ibidem*, año de 1824, p. 92.
235. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 381. Doc. N° 6. 16 de enero de 1824.  
José María Arriola, en 1823, es Teniente Primero graduado y desempeña las funciones de Maestro de Maniobras de la Escuela Náutica. Los Oficiales Primeros graduados Miguel Bruno Bayeto y José Salamanca obtienen, en el mismo año, el despacho de Oficiales Primeros del Cuerpo Político de la Armada.— GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de marzo de 1823, N° 22.

## NOTAS AL CAPITULO

236. *Loc. cit.*
237. *Ibidem*, del 12 de abril de 1823, N° 30.
238. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 321. Carta de Cochrane a San Martín, a bordo del *San Martín*, Pisco, 19 de abril de 1821.
239. *Ibidem*, p. 382. Carta de Cochrane a Monteagudo desde la fragata *Valdivia*. Callao, 6 de marzo de 1821.
240. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 339. Lima, 18 de agosto.
241. *Ibidem*, Año 1823, p. 50. Callao, 9 de abril.  
GACETA DEL GOBIERNO, del 12 de abril de 1823, N° 30.
242. *Loc. cit.*
243. *Loc. cit.*
244. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1826. Callao, 15 de febrero de 1826. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
245. Archivo General del Ministerio de Marina. Expediente Administrativo. Legajo N° 7, expediente 13-6.  
Este Archivo aún conserva expedientes de marinos del tiempo de la Independencia, y no debe confundirse con el Archivo Histórico Naval del Callao.
246. GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de marzo de 1823, N° 22.
247. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 317. Doc. N° 161. 21 de diciembre de 1821. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
248. *Ibidem*, T. I, p. 194. 20 de junio de 1823.  
*Ibidem*, T. II, p. 350. Doc. N° 11. 16 de octubre de 1823.
249. *Ibidem*, p. 415. Doc. N° 67. 11 de marzo de 1824.
250. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, Chorrillos, 21 de octubre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
251. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 180. 1° de abril de 1823.
252. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 346. Chorrillos, 28 de abril y 29 de noviembre.
253. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 177. 22 de marzo de 1823.
254. GACETA DEL GOBIERNO, del 12 de abril de 1823, N° 30. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana Año 1823, p. 50. Callao, 27 de marzo.
255. *Ibidem*, Año 1824, p. 214. Callao, 29 de enero.
256. GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de marzo de 1823, N° 22.
257. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 176. 21 de marzo de 1823.  
*Ibidem*, T. II, p. 214. Doc. N° 114. 21 de noviembre de 1821.  
Young, como se expresa en otro punto de este estudio, es Capitán de Puerto de Chorrillos.
258. Los datos personales del Capitán de Fragata Jorge Young Holmes se han investigado principalmente en el archivo familiar del Dr. Jorge Young Bazo, descendiente directo del Comandante Young, quien permitió gentilmente la consulta de dichos testimonios y autorizó la reproducción de textos iconográficos.
259. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. I, tercera parte, pp. 170-171.  
Hay una interesante carta de Guise del 13 de setiembre de 1823, sobre el eficaz rendimiento del Contador de la fragata *Protector* y sobre la mejor situación que merece.— ELIAS Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 200.
260. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 19-E. Doc. N° 6. 4 de enero.
261. STIGLICH, Germán... *Chorrillos, José O. Laya*.— p. 52.
262. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II. pp. 275-276. Doc. N° 62, 13 de noviembre de 1821.
263. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (III)*, en Revista de Marina, año 51, N° 4, vol. N° 296, julio y agosto de 1935, p. 464, Gota N° 8. (1823).  
Ver A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 30. Lima, 18 de febrero.



## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

264. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana, Año 1821, p. 10. Lima, 26 de noviembre de 1821.
265. ELÍAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 192. Doc. N° 38. 27 de octubre de 1821.
266. *Ibidem*, T. I, p. 181. 4 de abril de 1823.  
La *Gaceta del Gobierno*, del 5 de abril de 1823, menciona, a José Domingo Cáceres como Oficial 2do. del Ministerio de Guerra y Marina.
267. *Ibidem*, T. II, p. 228. Doc. N° 166. 6 de diciembre de 1821.
268. *Ibidem*, p. 408. Doc. N° 51. 26 de febrero de 1824.
269. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. Mayo. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina, 14 de marzo de 1823, remitiendo los ascensos de diversos oficiales.— ELÍAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 174.  
Del mismo Comandante General de Marina, 22 de marzo de 1823, al Ministro de Guerra y Marina, sobre ascensos.— *Ibidem*, p. 177.  
El Comandante General de Marina, 4 de setiembre de 1823, sobre el Capitán y marineros del falucho *San José*.— *Ibidem*, p. 196.  
Hay elogiosas referencias a Tomás de Vivero, contador habilitado de la goleta *Macedonia* y que se ha desempeñado "...con el honor, zelo y aplicación correspondiente a su clase", y pidese un ascenso.— ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. Chorrillos, 27 de Julio. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
*Ibidem*, Chancay, 2 de diciembre de 1824. De J. de Hera a Tomás de Vivero.  
Pedro Suárez y Araos fue contador de la fragata *Protector*, en *Ibidem*, Chorrillos, 21 de octubre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
270. MARIATEGUI Y CISNEROS, Salvador... *Biografía del Almirante Ignacio Mariátegui*.— pp. 19-20.
271. GACETA DEL GOBIERNO, del 30 de enero de 1822, N° 9.  
BARREDA, Felipe A. ... *Al servicio del Perú*.— cap. VII, pp. 103-104.
272. ROMERO, Fernando... *En recuerdo de Guise*, en *Revista de Marina*, N° 2, vol. 342, marzo y abril de 1973, p. 146.
273. *Ibidem*, pp. 75, 78.  
Ver, igualmente, OLIVARES, Emilio... *Los Valle-Riestra*, en *Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas*, T. X.  
VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*.— T. I, II.

## Capítulo XXI

### EL CORSO Y LOS CORSARIOS EN EL PERU INDEPENDIENTE

El tema del corso y los corsarios es, con el contrabando y con la defensa del litoral, con los problemas propios de la navegación, con la organización misma de la Marina, uno de los grandes elementos en la continuidad entre el tiempo del ocaso del Virreinato y del nacimiento del Perú independiente.

Para la Marina española, el corso ofrece, en su precariedad naval, una forma de hostilizar a los "insurgentes" y una manera de defensa y de eventual agresión. Para las fuerzas patriotas, de otro lado, sin una escuadra debidamente formada, con todos los elementos en proceso de integración y orden, el corso va a representar un principio de lucha y un principio de ataque a los dominios del rey.

Para el Perú, en el caso concreto nuestro, es el corso que viene desde el Sur, precisamente el corso de Brown y de Bouchard que parte de Buenos Aires, el principio ya no del anuncio ni de la amenaza sino del ataque concreto a las fuerzas virreinales. El corso está en el nervio de la Independencia y en el nervio mismo de la guerra naval.

Luego de los antecedentes de la legislación sobre corso, ya estudiados en el capítulo pertinente, merece considerarse el reglamento sobre el tema promulgado por el Gobierno de Pueyrredón, 1816, 1817, y que por los vínculos entre el corso del Plata y el Perú, es un elemento que hay que tener en consideración.

Este Decreto dice que el corso se desarrollará "...mientras que la España no reconozca la independencia proclamada por el Congreso Soberano...". La patente del corso se concede a toda

persona nacional o extranjera que decida preparar un buque contra las naves de bandera española; antes de conceder la patente, se precisa una garantía. El Estado presta los cañones, la pólvora, los fusiles, etc.<sup>1</sup>.

Entre otros temas sobre los buques corsarios: la disposición legal premia a los que capturen transportes enemigos con tropas y armamentos, o a los que ganen información interesante. *"El Decreto de 1816, en lo relativo al trato de los prisioneros y esclavo: capturados, mantenía los principios de humanidad que inspiraban los conceptos cristianos y el derecho de gentes"*<sup>2</sup>.

En el curso platense intervienen norteamericanos. Comenta Tanzi que Martín Thompson, Ministro argentino en los Estados Unidos, pide a Buenos Aires patentes de corso para comerciantes, sobre todo de Baltimore y Filadelfia.

La utilidad del corso la refleja el mismo autor en el texto siguiente:

*"La guerra del corso, dejó en Buenos Aires repercusiones políticas, económicas y militares, que ponen de manifiesto la hábil estrategia llevada a feliz término por las autoridades. Las mercaderías producto de las capturas de presas, llenaron los mercados porteños, inclusive llegando a desequilibrar los precios internos. Políticamente, ayudó a mantener la estabilidad del gobierno de Pueyrredón (1816-1819), con lo cual concretó y dejó iniciada una obra de importancia. Para nosotros, el corso posibilitó en gran medida, y justificó además, la extraordinaria ayuda prestada por Pueyrredón a San Martín en la organización y equipamiento del Ejército de Los Andes. Además, la tranquilidad económica, y la posibilidad que brindó a San Martín —con su posterior éxito militar— afianza la Independencia declarada en difícil momento"*<sup>3</sup>.

Es caso interesante en todo el tema corsario el que tiene relación con el personal embarcado. Destefani ofrece a manera de ejemplo un caso de la *Congreso "...nave corsaria de bandera de Buenos Aires al mando de Almeida, de origen portugués nacionalizado norteamericano"*. Dicha embarcación lleva 76 hombres de las siguientes procedencias que es curioso consignar: ingleses, 22; estadounidenses, 17; de Buenos Aires, 9; irlandeses, 7; franceses, 6; suecos, 3; isleños de Azores, 3; portugueses, 3; españoles, 2; italianos, 2; mallorquinos, 2; de Cartagena de Indias, 1; de Holanda, 1; de Islas Occidentales, 1<sup>4</sup>.

Analiza igualmente Destefani los aspectos que podrían vincularse con el comportamiento de los corsarios. Subraya el caso de cómo los corsarios en algunos casos son escuela de futuros marinos<sup>5</sup>.

### EL PERU FRENTE AL CORSO

Que el corso porteño mira al Callao y a nuestra costa es indudable. Guido, en su conocida memoria al gobierno de las Provincias Unidas sobre la reconquista de Chile, presenta interesantes reflexiones sobre el corso en el futuro de la guerra en el Pacífico:

*"Para multiplicar las fuerzas marítimas debe proponerse oportunamente al comercio de esta capital la habilitación de corsarios particulares bajo privilegios lisonjeros dejando libres de todo derecho las presas que hicieran en el mar Pacífico, renunciando el gobierno toda parte que le cupiere por los reglamentos de corso y ofreciendo un premio al que hostilice con suceso á alguno de los buques de guerra de los enemigos; de este modo parece presumible se aumentase la escuadrilla sobre la costa occidental quedando así cortada por agua la comunicación de Chile con el virreinato de Lima"*<sup>6</sup>.

Guido lamenta que la falta de una rápida política naval como la que él propone impida que el triunfo de Chacabuco pueda convertirse en fenómeno definitivo. Se refiere a la expedición de Osorio que sale desde el Callao y que emprende la nueva campaña.

Tomás Diego Bernard enaltece la importancia del Callao en la estrategia naval de la guerra de la Independencia y se apoya para esta conclusión en la tesis de Guido<sup>7</sup>.

Son pues claros los fundamentos geográficos, económicos, de comunicación, que explican el origen y el mantenimiento del corso en el tiempo de nuestra Emancipación.

### NORMAS LEGALES

En el sistema "protectoral" se aprueba el "Reglamento Provisional de presas", su distribución, instancias y juicios<sup>8</sup>.

El 10 de junio del mismo año se aprueba otro "Reglamento Provisional de distribución de presas", efectuadas por la Armada del Perú, a toda clase de navíos, incluso corsarios, buques mercantes, armados en corso, y mercancía, de los enemigos<sup>9</sup>.

Durante el Gobierno de Riva Agüero, y con la finalidad de aumentar el poder peruano en el mar, se permite conceder patente de corso a los extranjeros. Con este fin se les invita a usar esta ventaja que conlleva.

*"... la rebaja de derechos en la introducción de los efectos apresados, puedan prestarse al servicio del estado hostilizando a los españoles en cualquiera punto del globo donde estos tengan propiedades"*<sup>10</sup>.

La resolución respectiva es aprobada por el Presidente de la República el 7 de mayo de 1823<sup>11</sup>.

### CASOS DE CORSO

A las pocas semanas del desembarco de Paracas, desde Ica, el 10 de octubre de 1820, don Antonio Alvarez de Arenales le dice a San Martín "*celebro, como usted puede considerar, el arribo del Galvarino con su presa...*"<sup>12</sup>.

Cochrane, en agosto de 1821, le dice a San Martín que es urgente establecer un tribunal de presas para el juicio y administración de cada caso<sup>13</sup>. Monteagudo, el 13 de agosto, responde que se le informará una vez que el Protector decida el tema<sup>14</sup>.

En 1823 se sigue un trámite para remitir proclamas en español e inglés para el bergantín pirata *Belgrano*<sup>15</sup>.

A finales de 1823, en el mes de diciembre, Antonio de Quintanilla, desde San Carlos de Chiloé, le escribe a La Serna con las incidencias de acciones corsarias a favor de los realistas.

En el mes de octubre actúa como corsario el bergantín *General Valdés*, de 14 cañones, y "*...un excelente andar*". Su Capitán Michel (sic) "*...ha correspondido grandiosamente en servicio de la nación*" dice Quintanilla, y afirma que el 25 de noviembre llegan a Chiloé las fragatas *Maquena* (sic) y *Colombiana*;

*"...la primera era transporte de los enemigos, y fué tomada por Michel á la salida de Ilo con trescientos hombres de tropa enemiga, cantidad de fusiles, sables, etc., resto de la caballería enemiga al mando de Santa Cruz que se salvó y se consideraba seguro por haber escapado en su retirada desde Oruro del valiente ejército nacional"*<sup>16</sup>.

Además de los oficiales y hombres de la tropa que están en el transporte, cita Quintanilla al Marqués de San Miguel, entre los prisioneros a bordo del buque corsario.

*"La otra fragata es genovesa... y aun no puedo asegurar á V.E. si será ó no buena presa, por estarse siguiendo la causa"*<sup>17</sup>.

En la *Gaceta del Gobierno* se menciona, en 1824, el caso de la goleta *Quintanilla*, calificada por el periódico patriota como "corsario enemigo" y que según una versión, se ha perdido<sup>18</sup>.

En enero de 1824 se sabe, en el Callao, que el bergantín *Federico* escapa de un corsario español<sup>19</sup>. En el suplemento al número 1 del *Correo Mercantil*, del 9 de enero de 1824, aparecen detalles sobre la llegada al Callao, el 7 de enero, del bergantín americano *Frederick*, procedente de la altura 16°50' Sur "*...donde fué prisionero estando á la vista de Mollendo*". Afírmase que el Capitán "*...fué sorprendido... por la goleta de guerra española Quintani-*

lla...", su gente transbordada al corsario, quitándole el bote y parte del cargamento. La goleta de guerra tiene cinco presas hechas en siete días: "...la fragata inglesa Stanmore, el bergantín inglés Catherine, el bergantín nacional de Colombia Rita, la goleta nacional Masa y otra del Estado de Chile que ignora su nombre"<sup>20</sup>.

Una comunicación de enero de 1824 afirma que

*"Un triste corsario de Chiloé está bloqueando el puerto de Valparaíso, ha hecho muchas presas, y muy interesadas, y no se da el menor paso para atajar estos males á pesar del clamor de los pueblos"*<sup>21</sup>.

García Camba recoge las acciones del corsario *El General Quintanilla*, llamado *Nuestra Señora del Carmen* "...armado con diez carronadas de á 12, dos culebrinas, y 60 hombres de tripulación...". Entre sus presas este corsario parece que captura, el 12 de enero de 1824, a la fragata mercante francesa *La Vigie*, con catorce individuos entre tripulación y pasajeros, cuando está entre las Salinas de Huacho y el Pelado. Parece que el volumen obtenido de las presas del corsario español alcanza a 300,000 pesos<sup>22</sup>.

En marzo de 1824, navega por el Pacífico otro corsario español, el bergantín de nombre *Moyano*, del cual da noticia, como de las incidencias de otros buques, Saturnino Barinaga en cartas a Rodil<sup>23</sup>.

Bolívar le manifiesta a Sucre, en enero de 1824, la presencia de tres corsarios: un bergantín, una goleta, una corbeta, "...*andan regados cada uno por sí; no reparan en nada; los buques que han tomado son ingleses*"<sup>24</sup>.

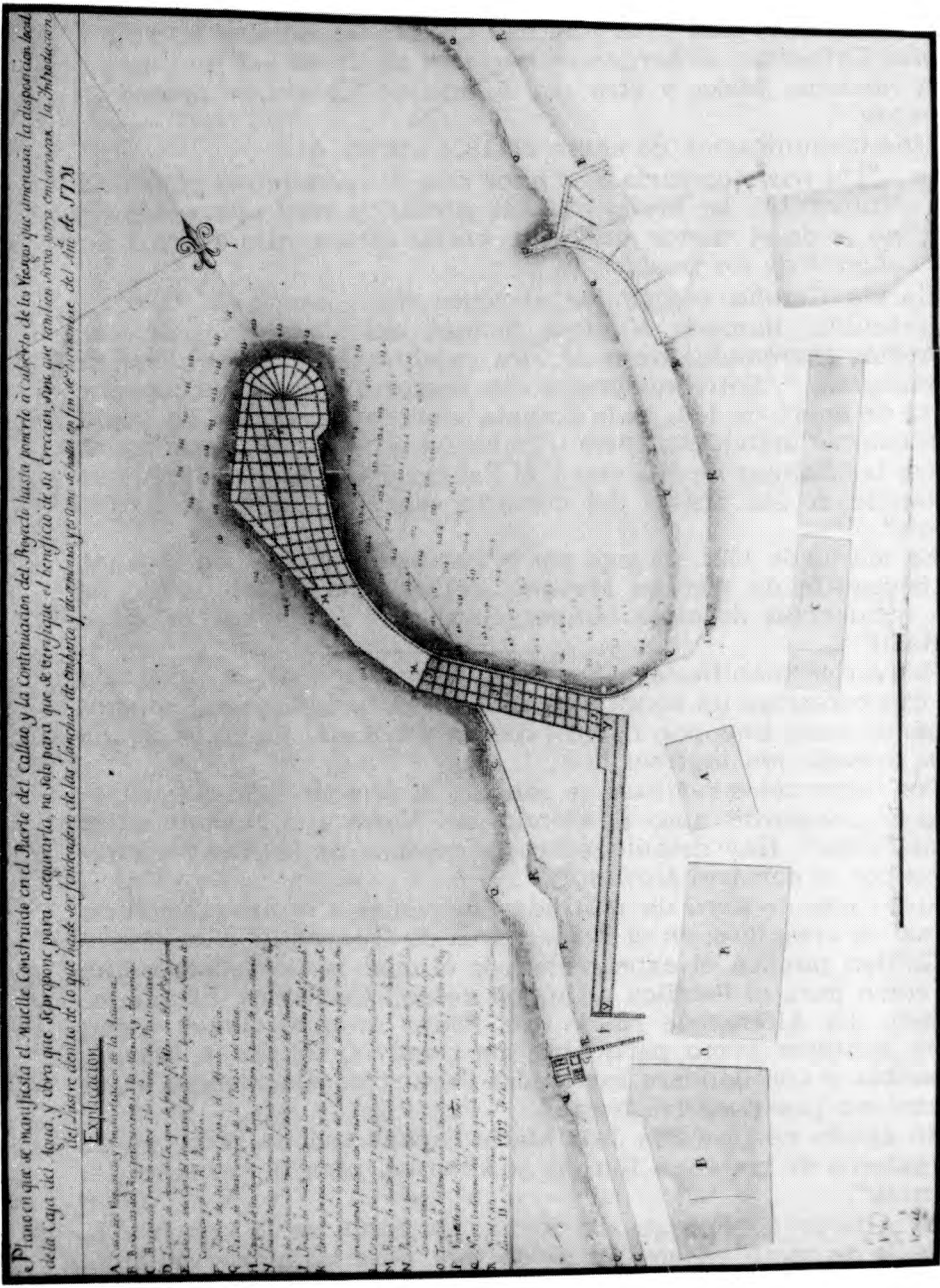
Por testimonios realistas se sabe de la presencia de dos corsarios, el *Constante*, alias *El Ejército del Norte* y el *Moyano*, alias *Real Felipe*<sup>25</sup>. Hay detalles sobre la captura de la fragata *Jerezana* por el corsario *Moyano*<sup>26</sup>.

En el mes de abril de 1824 hay menciones a la navegación de corsarios enemigos, en el Norte, cerca de Guayaquil<sup>27</sup>.

Guillén publica el expediente por el cual se concede patente de corso para el Pacífico al buque de don Cecilio de Alzaga, al mando del Alférez de Navío don Pedro Antonio Gould, quien debe aparecer como particular, no como oficial de la Marina española, y con bandera extranjera llevar correspondencia hasta Chiloé sin pasar más al Norte<sup>28</sup>.

En agosto de 1826 don José María España solicita prórroga de su patente de corso en Europa y América, para el bergantín el *Cometa*<sup>29</sup>.

Al Alférez de Fragata Bartolomé Azpurúa se le concede la patente de corso, en noviembre de 1826, para los mares de Amé-



Plano en que se manifiesta el Muelle Construido en el Puerto de la Calle y la continuacion del Proyecto hasta ponerle a cubierto de las Vagas que amenazan, la disposicion local de la Caga del Agua y obra que se propone para asegurarla, no solo para que se benefique el beneficio de su creacion, sino que tambien sirva como en otros casos. La Subduracion del Puerto de la Calle se halla en el plano de la Subduracion del Puerto de la Calle.

**Explicacion**

- A. Cuchara de agua y distribución de la misma.
- B. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- C. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- D. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- E. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- F. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- G. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- H. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- I. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- J. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- K. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- L. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- M. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- N. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- O. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- P. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- Q. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- R. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- S. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- T. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- U. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- V. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- W. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- X. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- Y. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.
- Z. Muelle de agua y distribución de la misma y de la misma.

"Plano en que se manifiesta el Muelle Construido en el Puerto del Callao y la Continuación del Proyecto hasta ponerlo á cubierto de los riesgos que amenasa; la disposición local de la Caja del Agua, y obra que se propone para asegurarla, no solo para que se verifique el beneficio de su erección, sino que también sirva para embarasar la Introducción del Lastre dentro de lo que ha de ser fondeadero de las lanchas de embarco y desembarco, y es como se halla en fin de Diciembre del Año de 1971". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXVI.— Carpeta A N° 8. "Parece original; firma autógrafa; lavada en verde, rosa y amarillo; nudo con lis; clave toponimica; sondas; escala en varas". Del fichero de cartografía del Museo Naval.



rica en su bergantín goleta *El Firme de Cádiz*, que debe armarse con 8 cañones de a 12, uno giratorio de 24, y 110 hombres<sup>30</sup>.

Hay dos textos de Bolívar, en sendas cartas a Santander, que subrayan desde el punto de vista del Libertador la importancia de los corsarios para hacer la guerra a los españoles, y también subrayan la presencia de corsarios enemigos que perturban la comunicación de las fuerzas patriotas. La primera carta de 10 de febrero de 1824 dice a la letra: "*Hierro y acero necesitamos, porque los corsarios lo cogen todo, todo cuanto viene desde Chiloé hasta Lima*".

Más tarde en 1826 afirma "*no me parece bien que retiremos nuestros corsarios porque es la única guerra ofensiva que hacemos a la España*"<sup>31</sup>.

Miller en sus memorias comenta diversos casos de corsarios en el litoral del Sur. El bergantín llamado la *Vigia*, equipado por el Capitán del corsario español la *Quintanilla*, aparece en Arica, mas al divisar el *Congreso* se aparta y éste marcha en busca de su captura. El *Vigia*, "...cuatro cañoncillos...", hace fuego "...empleando como metralla cuantos tornillos, clavos y pedazos de hierro viejo tenía". Young, Capitán del *Congreso*, procura no ocasionar averías ni al casco ni al aparejo del *Vigia* y procura apresarlo al abordaje. Dice Miller:

*"Hasta que el Congreso estuvo á pocas brazas distante de la Vigia, no cesó su capitán de hacer fuego, y saltó al bote con su tripulación; al pasar hacia tierra para escapar llegaron á estar á medio tiro de pistola del bauprés del Congreso, en cuyo acto soltaron los remos en ademán de rendirse voluntariamente; pero, percibiendo que las corrientes se llevaban al Congreso fuera del punto que ellos ocupaban, cogieron nuevamente los remos y siguieron bogando hacia tierra"*<sup>32</sup>.

Luego que los remeros del bote del *Vigia* ven que el *Congreso* se mueve de la cercanía de ellos, comienzan a remar nuevamente y reciben una descarga; todos, dice Miller, en el fondo del bote a excepción del Capitán "...que permaneció en pie con la mayor serenidad imaginable y remando sacó el bote fuera de tiro de fusil...". El *Congreso* asegura su presa, e intenta capturar la tripulación que está en Arica, objeto que no puede alcanzar. Un bergantín de guerra francés se presenta luego en Arica y solicita como su presa a la *Vigia*, mas el Capitán Young del *Congreso* se niega a tal requerimiento y dice que puede efectuar el reclamo por medio de su Gobierno.

Comenta Miller cómo es curioso que el *Congreso*, la *Vigia*, y el bergantín de guerra francés fueran botados al agua en "...una misma grada de construcción en Saint Malo, en Francia".

## EL CORSO Y LOS CORSARIOS EN EL PERU INDEPENDIENTE

Más tarde menciona Miller otras andanzas del *Congreso*; cómo toma rumbo hacia Quilca y encuentra la goleta *Quintanilla* y una segunda presa llamada la *Emprendedora*, la cual se dirige a la playa "...donde varó y la quemó su misma tripulación...". Mas la *Quintanilla* se defiende con fuego y escapa a la caleta de Quilca<sup>33</sup>.

Presenta otras consideraciones sobre la labor del *Congreso* y se refiere a un corsario español que se halla en el Pacífico, mandado por Martilini, y que hace "...varias presas en las costas de Chile y el Perú"<sup>34</sup>.



## NOTAS AL CAPITULO

1. TANZI, Héctor José... *Aspectos jurídicos del corso en la guerra de la Independencia*, en el Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, T. IV, p. 313.
2. *Ibidem*, p. 314.  
Tanzi en su útil artículo analiza también normas legales que perfeccionan el Reglamento de 1817.
3. *Ibidem*, p. 320.
4. DESTEFANI, Laurio H. ... *El corso en la Emancipación Hispanoamericana*, en el Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, T. IV, p. 378.
5. *Ibidem*, p. 379.  
Destefani calcula en 150 el número de presas hechas por los corsarios de Buenos Aires en el tiempo de la guerra de la Emancipación.— *Ibidem*, p. 375.
6. D.A.S.M. ... T. X, p. 148. La Memoria de Guido es de Buenos Aires, 20 de mayo de 1816.
7. BERNARD, Tomás Diego... *Las concepciones navales de San Martín y la Escuadra Libertadora. El Callao, Atalaya del Pacífico*, en San Martín y el mar, publicado por la Secretaría de Estado de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, pp. 105-129. El texto es fragmento de la obra del mismo Bernard, "El Eje Montevideo-El Callao y la Epopeya Naval de la Emancipación".
8. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*, T. I, pp. 193-195, N° 108.
9. *Ibidem*, pp. 212-216, N° 134.
10. GACETA DEL GOBIERNO, del 7 de mayo de 1823, N° 37.
11. *Loc cit.*
12. D.A.S.M. ... T. VII, p. 228.
13. *Ibidem*, T. VIII, pp. 337-338.
14. *Ibidem*, pp. 401-402.
15. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. I, p. 175. 15 de marzo de 1823.  
Bien se sabe que es difícil establecer en el orden práctico el distingo entre buque corsario y pirata. No obstante que sistemática, jurídica y doctrinalmente son absolutamente distintos, en la lucha misma, hay confusión entre ambos conceptos.
16. D.A.S.M. ... T. XII, p. 434. San Carlos de Chiloé, 8 de diciembre de 1823, de Antonio de Quintanilla a José de La Serna.
17. *Ibidem*, pp. 434-435.
18. GACETA DEL GOBIERNO, del 22 de mayo de 1824, N° 22. Esta goleta *Quintanilla*, calificada como corsario en la *Gaceta*, es según Antonio de Quintanilla, en la carta a La Serna antes citada, un "...bergantín goleta nacional de guerra...".— D.A.S.M. ... T. XII, p. 435.
19. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1824, p. 225. De Pascual Antonio Gárate a la Comandancia del Resguardo del Callao, 7 de enero de 1824.
20. D.A.S.M. ... T. XII, pp. 374-375.
21. *Ibidem*, pp. 449-450. De Agustín Gutiérrez y Moreno a Cristóbal Armero.
22. *Ibidem*, p. 377.
23. *Ibidem*, pp. 439-440.
24. BOLIVAR, Simón... *Obras Completas*, T. I, p. 878. Bolívar a Sucre, Pativilca, 16 de enero de 1824.
25. D.A.S.M. ... T. XII, pp. 443-444, 439.

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

26. "Según las instrucciones del comandante del corsario Moyano, debía fondear la presa Jerezana en el puerto de Cañete, y esperar allí la contestación de don Mariano Merino, dueño del dicho corsario, y las órdenes de V. S. pero como no había amarras ni anclas para fondear en dicho puerto, he tenido por conveniente para la seguridad del buque de regresar al puerto de Chilca, donde está fondeado".— De Juan Bautista Iriarte al Gobernador, Chilca, a bordo de la fragata *Jerezana*, 29 de marzo de 1824, en *Ibidem*, pp. 439-440.
27. GACETA DEL GOBIERNO, del 18 de abril de 1824, N° 16. Las presas *Vigia*, *Almendralina*, *Salom*, *José*, aparecen vendidas en Guayaquil en 1825 — A. H. M. H. C. . . . Sección Republicana. Año 1825, p. 345. Oficio de Pablo Romero al Ministro de Hacienda.
28. GUILLEN, Julio... *Curso y Presas*, T. I, p. 22. 9 de noviembre de 1825.
29. *Ibidem*, p. 23.
30. *Ibidem*, p. 24. El Alferez de Fragata José María Ugueda, propietario de la corbeta *Diana*, también solicita patente de corso para América.— *Loc. cit.*
31. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 917. De Bolívar a Santander, Pativilca, 10 de febrero de 1824. *Ibidem*, p. 1308. De Bolívar a Santander, Magdalena, 7 de abril de 1826. En la exposición de la conducta pública del Teniente General Miguel Brayer, se refiere el caso de la fragata real *Minerva* apresada probablemente a fines de 1817 y principios de 1818, por "... uno de los corsarios independientes...", la cual trae noticias de la partida de una expedición de Lima rumbo a Chile.— D. A. S. M. . . . T. XI, p. 75.
32. MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. II, cap. XXII, p. 110.
33. *Ibidem*, pp. 110-111.
34. *Ibidem*, pp. 112-117. GACETA DEL GOBIERNO, del 29 de mayo de 1824, N° 23, se refiere a las actividades anticorsarias del bergantín *Congreso* En ELIAS, Julio J. . . . *Op. cit.*, T. II, p. 388. Doc. Nos. 23, 24, hay más información sobre la labor del bergantín *Congreso* contra los corsarios. Sergio Villalobos, en su estudio "*El comercio y la crisis colonial*", presenta interesantes aportes y testimonios sobre los corsarios.

## Capítulo XXII

### BUQUES "REALISTAS"

Sin afán alguno de presentación completa y exhaustiva es interesante proponer una imagen de los buques españoles, más propiamente de los buques de guerra realistas, desde los años del Virrey Gil de Taboada hasta el tiempo de La Serna.

Esta imagen es necesariamente insegura por la bien conocida, y en muchos casos pasajera, transformación de buque mercante en buque de guerra. Igualmente, es ocasión de casuismo mayor el alquiler de un buque para armarlo, o para usarlo como transporte efímero. No obstante que la variedad de hipótesis es menor en los buques realistas que en el caso de los buques patriotas, que se estudia en esta obra, en toda forma el campo de trabajo es necesariamente fluido y a ratos oscilante.

Un aspecto peculiar de los buques realistas se encuentra en lo que puede entenderse como frustrada esperanza en los refuerzos de la Península y que hasta los días de La Serna aparece como ilusión fugaz que pretende atenuar las irreversibles desgracias que para la causa española postula la guerra misma y el proceso político de esos años. Caso límite en la mutilación y en el fracaso lo ofrecen la *María Isabel* y la *Esmeralda*, que al pasar en acto de fuerza a los patriotas, no sólo enriquecen la escuadra separatista, ofrecen severo impacto de desaliento en los cuadros del Rey.

Entre los días del *Mercurio Peruano* y el fin del Gobierno del Virrey Avilés, lapso que puede entenderse entre los iniciales de los años precursores, hay algunas menciones pertinentes.

Una Real Orden del 4 de agosto de 1790 declara que Su Majestad resuelve para América y España "...se carenen y alisten por

*cuenta de la Marina todos los buques destinados al real servicio, sean para resguardo u otro destino de plazas marítimas*"<sup>1</sup>.

Por disposición de la Corona del 9 de junio de 1794, el Virrey del Perú debe remitir a España 1'912,413 reales 30 maravedís de vellón, valor de la construcción de los bergantines armados *Peruano* y *Limeño* "...construidos en Cartagena para resguardo y corso de las costas del Perú..."<sup>2</sup>.

En el Apostadero del Callao para los años 1803, 1804 y 1805, aparecen registradas las siguientes unidades: fragata *Santa Rufina*, con 36 cañones, su Comandante el Capitán de Fragata don José Quevedo; las corbetas *Castor* y *Júpiter*, con 20 y 14 cañones respectivamente, al mando del Teniente de Fragata don José Moraleda, y la *Júpiter*, al mando interino del Segundo Piloto don Pedro Hurtado; el bergantín *Peruano*, con 20 cañones, al mando del Teniente de Navío don José Ignacio Colmenares; la *Extremeña*, con 12 cañones, al mando del Teniente de Fragata don Mariano Izasbiribil; la goleta *Alavesa*, con 12 cañones, y con el Alférez de Navío don Antonio Quartara; la *Mercedes* con 36 cañones, al mando del Capitán de Navío don José Goycoa; la fragata *Asunción*, con 36 cañones, y su Capitán de Fragata don Juan Domingo Deslobes; la *Clara*, con igual número de cañones, y con el Capitán de Fragata don Diego Aleson<sup>3</sup>.

En 1800 se sigue un expediente para la habilitación de la fragata *Santa Leocadia* y del bergantín *Peruano*. La suma alcanza a 42,453 pesos. Es interesante, asimismo, el caso de la pérdida de la citada fragata de guerra *Leocadia*<sup>4</sup>.

José Pascual de Vivero, en 1805, presenta un informe de algunas de las unidades. La fragata *Astrea* se encuentra lista para salir a Panamá "...con el situado y algún caudal de particulares..." y debe regresar con tabaco. Las cañoneras armadas están al mando del Teniente Izasbiribil; la goleta *Alavesa* realiza exploraciones hidrográficas y luego marchará a Guayaquil con pequeños cañones "...que he podido adquirir que aumentan su armamento"; el *Peruano* y la *Cástor* se hallan en reconocimiento en la isla de Juan Fernández y para ver si es posible "extraer" a los extranjeros<sup>5</sup>.

## LA EPOCA DE ABASCAL

Abascal en sus "memorias" manifiesta que "al tiempo de tomar posesión de estas Provincias hallé existentes en el Apostadero...": la fragata de guerra *Astrea*; "...dos Cañoneras acabadas de construir, y para armarse con motibo de la guerra, y de los insultos de los Corsarios que amenasaban la Costa..."; "...dos botes de fuerza..."; tres cañoneras armadas; la corbeta *Peruana*;

la corbeta *Castor*, que se entiende como embarcación grande para transporte<sup>6</sup>.

Asimismo debe mencionarse de manera expresa al bergantín *Alavés*; al navío de Su Majestad *San Fulgencio*, que llega a principios de 1809, muy mal habilitado, y causó gastos al Virreinato<sup>7</sup>; al navío de guerra *San Pedro Alcantara*, que en 1810 le ocasiona a Abascal muchos egresos<sup>8</sup>; al bergantín *Flecha* vendido en Guayaquil a la Real Hacienda con "...mala fé", y luego adoptan las providencias necesarias para "...deshacerse de dicho buque..."<sup>9</sup>; a la corbeta *Abascal*, ex *Amable María*, mencionada en 1812<sup>10</sup>; al bergantín *Potrillo*, armado por los insurgentes de Chile, se paga un precio simbólico, y se le destina al resguardo de la costa de Arauco<sup>11</sup>; a la corbeta *Mercurio*, que se habilita en 1814, "...para socorrer a Montevideo"<sup>12</sup>; a la corbeta *Sebastiana*, que se menciona en 1815, con 26 cañones<sup>13</sup>.

Es ilustrativo presentar algunas anotaciones sobre los buques de guerra en el tiempo beligerante del Gobierno de Abascal. La corbeta *Castor*, en 1811, concluye su carena "...hallándose con la aguada hecha y recibiendo los viveres, sin otra falta que la pintura y últimos remates de maestranza". Vivero manifiesta al Secretario de Estado y de Despacho de Marina que los "...incidentes de Buenos Aires y otras Provincias hacen desear al Señor Virrey poder tener los dos buques de dotación sin resolvernos a la carena de la Peruano por su costo...". Solicita, en fin, se remita alguna corbeta o buque de "...regular fuerza y vela..."<sup>14</sup>.

En 1812, manifiesta Vivero que es la corbeta *Castor* el "...único buque mayor armado en el Apostadero"<sup>15</sup>.

El mismo Vivero, en 1812, ofrece una relación puntual de los buques de guerra y de su fuerza respectiva. La corbeta *Castor* con "...20 cañones de a 6..."; la corbeta *Peruano*, con 22 cañones, 20 cañones de a 8, 10 de ellos de bronce y 2 obuses de a 32. Esta corbeta está desarmada, en el Arsenal, "...con un Guardián y cuatro hombres de mar". Sobre las lanchas cañoneras, Vivero menciona cuatro y "...dos botes de fuerza desarmados y varados dentro de la Ramada y en el agua un lanchón forrado en cobre para todo auxilio marinero y militar"<sup>16</sup>.

Se presenta en 1815 el caso de la corbeta de guerra *Descubierta* que se prepara para Manila. Es interesante la minuciosa relación que ofrece Vivero sobre la obra de calafates y carpinteros<sup>17</sup>.

Entre 1810 y 1811 Abascal se ve en la obligación de reducir la fuerza de la Marina, por los muchos gastos. La *Astrea* y el *Castor* se limitan "...á lo más preciso..."; se retira del servicio a la *Peruana*; manda a varar "...las Cañoneras y sus botes de auxilio..."; en 1810 se vende el *Alavés* y el *Falucho*<sup>18</sup>.

Para concluir con la presentación de los buques en el tiempo de Abascal procede la referencia a algunos hombres. El Capitán



de Navío don Pedro Bernardo de Esquibel es el Comandante de la fragata *Astrea*; Moraleda, Colmenares, Quártara, Izasbiribil, continúan en sus funciones. El Teniente de Navío don Angel Texeyro, aparece en 1807, Comandante de la *Castor*, mas, en 1809 mencionase nuevamente a Moraleda. El Teniente de Navío Graduado don Joaquín Toledo, en 1810, es el Comandante de la *Peruano*; Comandante del *Castor*, en 1811, y años siguientes, es el Teniente de Fragata don Simón Londoño. El Teniente de Navío don José Villegas, en 1815, manda la corbeta *Sebastiana*. En el mismo año Londoño manda el *Potrillo* y el Teniente de Navío don Ramón Bermúdez Valledor, el *Castor*<sup>19</sup>.

### EL TIEMPO DE PEZUELA

Bien se sabe, y confirmase el planteamiento en este estudio, cómo el Gobierno de Pezuela vive una habitual convocatoria simultánea y angustiosa de asuntos administrativos y de premiosos temas de guerra. Dentro de este orden el problema de los buques a su disposición, las esperanzas en contorno de refuerzos y los desconsuelos de la *Maria Isabel* y la *Esmeralda*, son todos, temas de inequívoca significación.

Debe decirse, asimismo, cómo Pezuela es minucioso en sus labores frente a la Marina y procura él mismo, de manera directa, verificar los informes, y verificar, igualmente, el estado de los diversos buques. Su "diario", siempre ilustrativo y fecundo, es en esta materia de las embarcaciones un testimonio directo insustituible.

En julio de 1816, recién iniciado su gobierno, dice: "*visité ...todo lo perteneciente a la Marina...*". Y registra la fuerza siguiente: el bergantín de guerra *Potrillo* "*...en disposición de servir y salir a la mar*", es su fuerza: 18 cañones, y lleva un comandante, tres oficiales de guerra, tres mayordomos, ocho de mar, sesentaidos marineros, diecinueve hombres de tropa. Manifiesta que el *Potrillo* es el único buque de guerra del Apostadero del Callao, y añade "*pero desde el Gefe principal hasta el último individuo dependiente de él, es un número estraordinariamente crecido, que ocasiona muchos gastos al Rey, y con poca opinión*".

Agrega que hay cuatro cañoneras "*...con sus votes de fuerza desarmadas y baradas en tierra*". Asimismo habla de la corbeta *Peruana*, "*...desarmada e inútil*"<sup>20</sup>.

Visita en el mes de julio, igualmente, el Hospital de Bellavista, que es de la Marina, mas, comenta cómo el número del cuerpo es corto, el hospital "*...está casi siempre desocupado...*"<sup>21</sup>.

Piensa el Virrey que debe aumentar las fuerzas navales, que los mercantes "*...no servirían más que para un entreteni-*

miento..."; que se propone pedirle al Rey "...un par de buenas fragatas de guerra"<sup>22</sup>.

En los años siguientes hasta 1818 hay un enriquecimiento de las unidades que el mismo Pezuela presenta.

Para las postrimerías de 1816 aparece la *Veloz*, con 30 piezas de artillería, y el *Pezuela*, con 22 piezas de a 12<sup>23</sup>.

En 1818, entre mayo y octubre, el Virrey precisa lo siguiente: fragata de guerra *Venganza*, 36 piezas; fragata *Esmeralda*, 36 piezas; bergantín *Pezuela*, antes citado, 22 piezas; bergantín *Potrillo*, conocido, igualmente, 18 piezas; corbeta armada *Veloz*, mencionada en 1816, 32 piezas; pailebot *Aránzazu*, una pieza; fragata, *Cleopatra*, 32 piezas; fragata *Resolución*, 32 piezas; fragata *Presidenta*, 20 piezas<sup>24</sup>.

Para setiembre de 1818, mencionase además a la corbeta de guerra *Sebastiana*<sup>25</sup>.

Son muy útiles las precisiones siguientes del "diario" de Pezuela y que corresponden al 9 de octubre de 1818:

— "*Bergantín "Pezuela", con 10 cañones de a 12, 4 carrons. de a 24, 4 de a 16, y dos obuses*". Total de cañones: 20; Oficiales de guerra y hábiles: 2; Idm. de mayores: 6; Idm. de mar y Marina: 69; tropa de su guarnición: 26; totales: 95.

— "*Fragata "Cleopatra", armada en guerra, con 32 cañones de a 12"*. Total de cañones: 32; Oficiales de guerra y hábiles: 2; Idm. de mayores: 7; Idm. de mar y Marina: 157; tropas de su guarnición: 38; totales: 195.

— Bergantín ..."*Potrillo*", con 8 cañones de 12 y 4 carronadas de a 8". Total de cañones: 16; Oficiales de guerra y hábiles: 3; Idm. de mayores: 2; Idm. de mar y Marina: 75; tropa de su guarnición: 2; totales: 97.

— "*Fragata de guerra "Venganza", con 28 cañones de a 12 y 14 de a 6"*. Total de cañones: 42; Oficiales de guerra y hábiles: 8; Idm. de mayores: 8; Idm. de mar y Marina: 229; tropas de su guarnición: 90; totales 319<sup>26</sup>.

En la apreciación de las diversas orientaciones del gobierno de Pezuela, en el conjunto de muy variados factores, es legítimo subrayar la actividad, la preocupación minuciosa del Virrey en los días en que las noticias de Chile y las referencias sobre la Expedición Libertadora crean en su ánimo renovada ansiedad. Con detalle acude al Callao en diversas oportunidades para verificar el estado de las fuerzas, visitar las unidades navales, alentar a la oficialidad y a los subordinados<sup>27</sup>.

Preocúpale, igualmente, fletar "...*buques pequeños y ligeros para ir y venir a Talcahuano a adquirir noticias de aquella provincia...*"; piensa, del mismo modo, que la fragata mercante *Aguila* debe armarse para cualquier emergencia<sup>28</sup>. En el mismo año de 1818, uno de los más inquietantes para el Virrey, de acuerdo con la opinión del Comandante de Marina, se entrega

a su dueño la corbeta *Palafox* y se decide la venta del bergantín *Justiniani* (sic)<sup>29</sup>.

Una imagen global de las fuerzas navales que Pezuela coordina para 1818, es la siguiente: fragata de guerra *Venganza*, con 34 cañones según unos testimonios, con 40 según otros, al mando del Capitán de Navío don Tomás Blanco Cabrera; la fragata *Esmeralda*, con 34 cañones, según unos testimonios, y con 40 según otros, su comandante el Capitán de Fragata don Luis Coig; la corbeta *Sebastiana*, con 26 cañones según unos testimonios, con 32 según otros, su comandante el Teniente de Fragata Graduado don José Tosta; el bergantín *Pezuela*, con 18 cañones, según unos testimonios, con 22, según otros, su comandante el Teniente de Fragata don Ramón Bañuelos; la fragata *Cleopatra*, mercante armada, con 32 cañones, su comandante el Capitán de Fragata don José Pareja. "*Para proteger el comercio del Sur hasta Arica*": la fragata *Resolución*, mercante armada con 32, en buen estado, y el bergantín *Cantón*, armado con un cañón giratorio de a 24. Para igual función en defensa del comercio "*...del norte hasta Panamá*": la fragata mercante *Veloz*, con un cañón de a 30, y el pailebot *Aránzazu*, con un cañón de a 24. "*Para defensa del Puerto del Callao*": 8 lanchas cañoneras, y 3 botes de fuerza. "*Para avisos*" el bergantín *Potrillo*, de 16 o 18 cañones, según diversos testimonios, su comandante el Teniente de Navío don José Aldana. En informe que eleva a la Corona el Virrey, sin disimular su entusiasmo, opina:

*"Los cinco buques que componen la división tienen a bordo viveres para cuatro meses; y deben salir al mar dentro de cuatro días a bloquear el puerto de Valparaíso, y batir a los enemigos si los encuentran, o deshacer cualquiera expedición que intenten desde aquel puerto. Son de excelentes propiedades, mucha vela, mandados por oficiales de la marina real, y completamente armados y tripulados"*<sup>30</sup>.

La fuerza total de los barcos del Apostadero es la siguiente: 170 cañones; 827 oficiales de mar y Marina; 281 hombres, forman la tropa de la guarnición<sup>31</sup>.

La preocupación por habilitar lanchas cañoneras es permanente. Con la venta de la corbeta *Peruana* y el bergantín *Trinidad*, se compra el bergantín *Pezuela*<sup>32</sup>; el Tribunal del Consulado arma a la fragata *Veloz Pasajera*; para enero de 1819, hay en el Apostadero del Callao 30 lanchas cañoneras; contrátase por 2.500 pesos mensuales el bergantín francés *Gacelle*; en enero de 1818 desármense las fragatas *Tagle* y *Cleopatra*; en 1820 es apresado el bergantín *Potrillo*; expresa Pezuela con alegría que "...la *"Venganza"* es el buque más velero que se conoce en estos Mares..."<sup>33</sup>.

Fuente muy simpática para hablar de las fuerzas realistas es la vertiente formada por los diversos testimonios de patriotas

nuestros que recibe San Martín y enriquecen su imagen sobre el estado de las defensas del Rey en nuestro Virreinato.

Aristipo Emero, menciona a la *Venganza*, a la *Esmeralda*, a la *Cleopatra*, a la *Sebastiana*, a la *Pezuela*, al *Maipú*, al *Aranzazu*, seis lanchas cañoneras, doce lanchas de buques mercantes, ocho botes de fuerza. Afirma que Pezuela tiene en el Callao en buques de guerra, en lanchas y en la bahía, unos 2,000 hombres "...contando marineros, maestranza, tropa y astilleros"<sup>34</sup>.

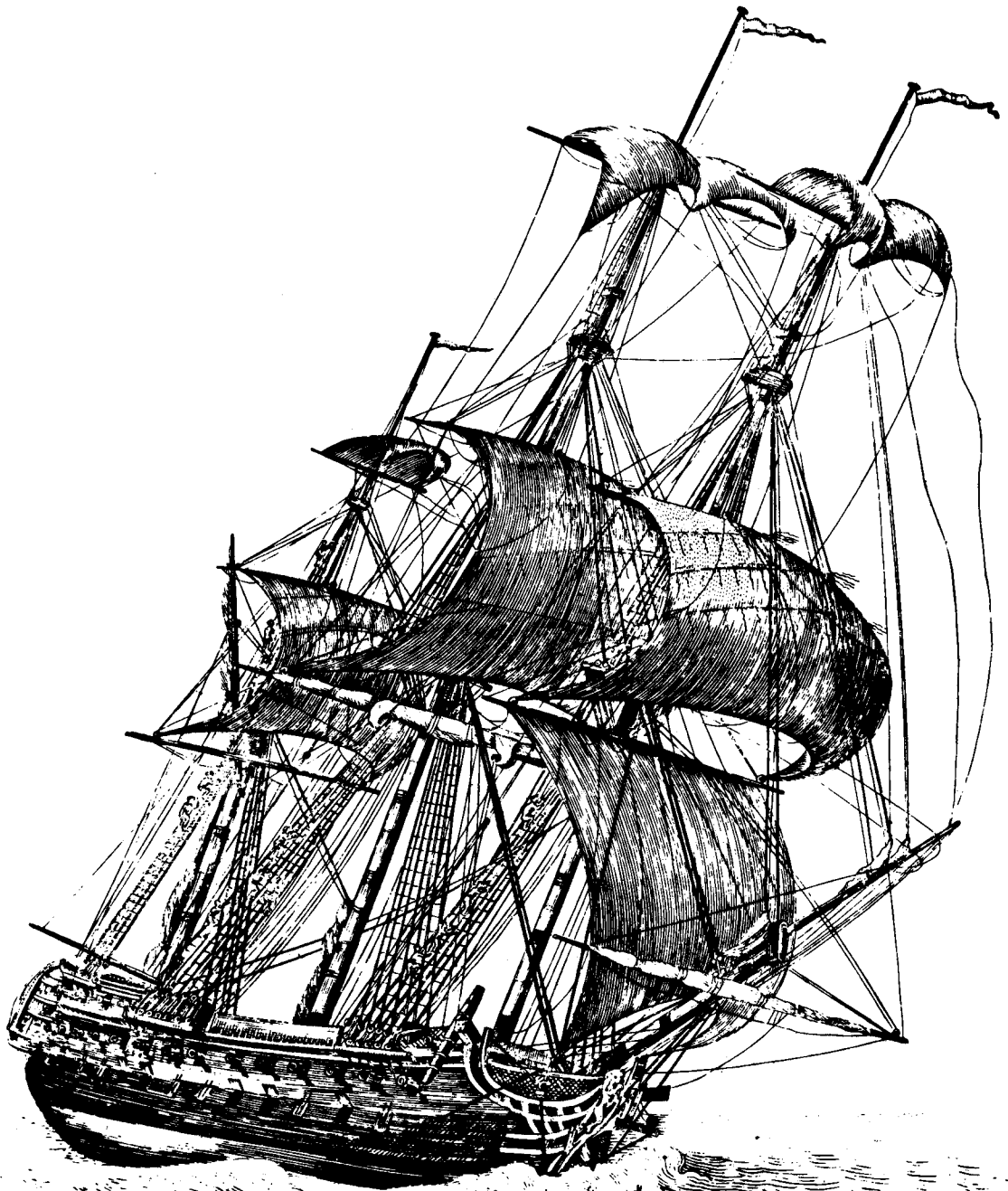
En las postrimerías de la administración de Pezuela, la *Venganza* está al mando del citado Blanco Cabrera, y más tarde bajo las órdenes del Capitán de Fragata don Simón Londoño y de don Juan Soroa, del mismo grado; la *Esmeralda*, con don Luis Coig, hasta su captura; la *Sebastiana*, con el Capitán de Fragata don José Villegas, en 1820; el *Potrillo*, con el Teniente de Navío don José Aldana, en 1819, y ya para 1820 la nave está desarmada; el *Pezuela*, en 1819, al mando de Bañuelos, ya mencionado; la fragata *Veloz*, bajo el comando del Teniente de Navío don Luis Pardo; la fragata armada *Presidenta*, bajo el Capitán de Fragata don Joaquín Bocalán; la fragata armada *Cleopatra*, en 1819, al mando de don José Villegas; la fragata armada *Resolución*, al mando del Teniente de Navío don José de la Cagiga; el bergantín armado *Cantón*, con el Capitán don Gerónimo Abrisqueta; el pailebot *Aranzazu*, con el Capitán don Juan Agustín Ibarra. En 1820 el bergantín *Pezuela* está bajo el mando del Teniente de Fragata don Pedro Fernández Tavira; el bergantín *Maypú*, bajo el Teniente de Fragata don Francisco Sevilla. En 1821 está la *Prueba*, fragata de 44 cañones, gobernada por el Capitán de Navío Graduado don José Villegas<sup>35</sup>.

Para integrar el panorama del tiempo de Pezuela es útil recoger algunas expresiones de la *Gaceta del Gobierno*. El 10 de junio de 1818 dice con entusiasmo:

*"Se trabaja en este puerto —el Callao— con una actividad indecible para concluir la habilitación de los buques destinados a aumentar nuestras fuerzas navales"*<sup>36</sup>.

Afirma que la *Cleopatra* está en el mar, y que luego seguirán la *Presidenta* y la *Resolución*; la *Venganza* se halla en la maestranza y pronto se verificará la carena de la *Sebastiana*. "*El total de estos buques compone una fuerza qual nunca ha tenido el rey en estos mares*". Además de las unidades anteriores: la *Esmeralda*, la corbeta *Veloz*, el bergantín *Pezuela*, el bergantín *Potrillo*, y el pailebot *Aranzazu*<sup>37</sup>.

*"Se dice que de estas fuerzas se formará una división respetable, que obrando unida conservará nuestra decisiva superioridad marítima, y podrá batir con éxito seguro al pesado Inchimán y qualesquiera otros buques que puedan armar los insurgentes, que ciertamente no serán muchos; por*



"Navío español del porte de 74 cañones visto por la amura de barlovento navegando á un largo y acortando de vela sobre una ráfaga". Museo Naval, Madrid.

*que no sabemos que tengan cascos, ni menos arsenal, útiles, ni recursos para ello*"<sup>38</sup>.

La misma *Gaceta* habla de los transportes *Candelaria*, *Tomás* y *Beaber*; afirma que se espera "una balandrita" y una lancha. Mencionanse asimismo los navíos *Aguila* y *Milagro*, en el transporte de tropas<sup>39</sup>.

Del mismo año de 1818 informa la *Gaceta del Gobierno* de como la *Resolución*, al mando del Alférez de Navío don Francisco Sevilla, "...batió y apresó... al bergantín pirata nombrado el Maypú armado de diez y ocho cañones...", muchas armas y 130 hombres de tripulación "...todos extranjeros excepto unos pocos del reyno de Chile..."<sup>40</sup>.

Más tarde, el 27 de octubre, se publica la noticia que aún no refleja toda la tristeza, y que en ese momento es halagüeña, de la llegada de la fragata *Especulación*, al mando del Capitán don Miguel de Silloniz, que sale de Cádiz el 21 de mayo de 1818, con el convoy al amparo de la *María Isabel*, del cual se separa en Montevideo el 31 de julio<sup>41</sup>.

La llegada de Guruceta y la presencia del *Asia* y del *Aguiles* señalan con certeza paradójica las últimas horas de una presencia naval española en las aguas del Pacífico, y, del mismo modo, ofrecen a algunos jefes peninsulares una fugaz esperanza.

Desde el Cuzco, el 12 de julio de 1824, le dice La Serna a Canterac:

*"Siendo cierto que el 16 de Marzo último se hallaban sobre las Mulbinas el navío Asia y el bergantín Aquiles, es natural que de un día á otro lleguen nuestras fuerzas navales al Callao ó á algún otro puerto de la costa de Arequipa"*<sup>42</sup>.

A sólo diez días renueva La Serna la esperanza de encontrar por Chile a los buques que convoca su ilusión<sup>43</sup>. El Virrey con angustia aguarda noticias y dice con algunas ironía:

*"Parece encanto esto de nuestros buques, pues todos hablan de ellos, al menos del navío, y no acaban de llegar; ello es que no sabemos si vienen armas, las dos fragatas y corbeta que se dijo, ó si sólo es el navío y el bergantín"*<sup>44</sup>.

Sobre las postrimerías del mes de agosto, después del fracaso de Junín para las fuerzas del Rey, le dice La Serna a Canterac:

*"He recibido oficio del Comandante del navío Asia, y como me dice que no tiene cuidado aunque se reúnan todas las fuerzas de los enemigos, sin duda porque tanto el navío como el bergantín son muy veleros, y que espera órdenes mías..."*<sup>45</sup>.

Sin la lentitud de otras épocas, esta vez con presteza, se dibujan las transitorias, y es posible, aparentes esperanzas del virrey rebelde de Aznapuquio.

*"El navío Asia no trae ni Oficiales, ni sargentos, ni nada más que 1.500 fusiles, cartuchos de fusil, papel, piedras de*

*chispa y plomo. Yo le he prevenido que vea si le es posible venir á Quilca y desembarcar los fusiles; pero dudo que se atreva á salir con el bergantín, sabiendo que las fuerzas de Chile se han unido á las del Perú*"<sup>46</sup>.

Tiempo más tarde, en su tierra de Jerez de la Frontera, manifiesta La Serna cómo el *Asia* y el *Aquiles* que llegan al Pacífico, a fines de abril de 1824, no ofrecen servicio alguno, pasan largo tiempo fondeados en Chiloé y luego se presentan en Quilca y marchan al Callao. Con empaque, no infrecuente en el Virrey, expresa: "...y repito que á pesar de todo esto, el Perú se sostenía..."<sup>47</sup>.

En la secuencia de cargos al Virrey Pezuela y en el análisis de su responsabilidad frente al deterioro de la escuadra, Valdés recoge testimonios muy valiosos sobre el esfuerzo económico para levantar y sostener un poder naval interesante al dominio metropolitano. Ante la ausencia de una fuente económica directa del Estado, el corso, las erogaciones voluntarias, las cuotas más o menos dirigidas que encamina el Consulado, son las vertientes de las cuales florece el dinero necesario. Hay indicios, sin prueba segura, de cómo Pezuela no habría hecho el esfuerzo necesario para la búsqueda de medios económicos; que habría perdido la oportunidad de adquirir el navío que después con los patriotas lleva el nombre de *San Martín*; dicese, en fin, que Pezuela no acepta propuestas para construir buques en "...países extranjeros".

Empero, de otro lado, indudable, patente, está el esfuerzo del Virrey destronado en Aznapuquio, que no se puede destruir con conjeturas o interrogaciones valiosas frente a un contexto de clarísima actitud de servicio<sup>48</sup>.

Hay otro aspecto que merece ponderarse. No es sólo lo que tiene relación con el número de buques y con su fuerza, hállese evidente lo que tiene que hacer con el entusiasmo, la ilusión, el brio humano. En este aspecto, la Escuadra patriota en los días de Cochrane y más tarde la Marina peruana bajo el signo de Guise viven esa misma ilusión que se halla en la raíz de las cosas que amanecen. De un lado se halla una escuadra de gloriosa tradición y de indudable eficacia técnica, mas, distante de los centros de gobierno, con inseguridad en sus jefes inmediatos sobre el rumbo final de la encrucijada del momento, con múltiples vacilaciones y con estrecheces económicas. En el otro ángulo, se halla una marina heterogénea en hombres, en equipos, en buques, pero sí homogénea en la esperanza creadora propia del momento germinal que viven América y el Perú. Sin olvidar la anarquía y la insubordinación de muchas horas, es cierto ese tono de audacia, de fresco empuje de las horas fundacionales del Estado Peruano. Un testimonio de los días de La Serna que re-



coge el Padre Vargas Ugarte, muestra el tono de declive, de pesimismo de la Marina del Rey:

*"Una escuadra preponderante, mandada por el intrépido Cocrane, (sic) domina el Pacífico y después de habernos tomado la Esmeralda en su mismo fondeadero, tiene acoquinados a nuestros marinos que ciertamente aunque se hallasen con superiores fuerzas no se atreverían a ponerse delante"*<sup>49</sup>.

García Camba manifiesta como aún en 1823 "...si el Perú contara con fuerzas marítimas bien mandadas, hubiera terminado esta lucha ...". Con íntimo convencimiento personal o tal vez con un valor solamente externo dibújase hasta los últimos días el dominio virreinal, una "esperanza" en la Escuadra española<sup>50</sup>.

Bolívar en comunicaciones a Santander y a Jacinto Lara atiende al rumbo final de los buques españoles hacia Filipinas y Chiloé<sup>51</sup>.

En los días del sitio del Callao recuerda Torrente que se arman tres bergantines: *Pezueta, Moyano, Constante*, y ocho lanchas cañoneras, "...con piezas de grueso calibre"<sup>52</sup>. El buque *Ester*, armado por Rodil, y con su Teniente de Fragata Gul, sirve con el nombre "*Victoria de Ica*"<sup>53</sup>.

Es sugestiva y muy variada y con viva memoria de las faenas del mar, una extensa disposición de noviembre de 1820 sobre el reconocimiento de los buques que vienen de la Península a puerto, playa o surgidero nuestros. Procede la transcripción amplia y literal del testimonio:

| <i>"Días de la Semana.</i> | <i>El que pregunta.</i>                             | <i>El que responde.</i>   |
|----------------------------|---|---|
| Domingo.                   | Dos Vanderas en el tope de trinque.                 | Tiran un Cañonazo, á los tres minutos ponerse en facha, y seguidamente otro cañonazo. |
| Lunes.                     | Dos Gallardetes en el mismo tope.                   | Ponerse en facha, y a los tres minutos tirar tres cañonazos.                          |
| Martes.                    | Una Vand.a en el Tope Mayor y otra al de trinquete. | Tirar tres cañonazos y a los tres minutos ponerse en facha.                           |
| Miercoles.                 | Una Vand.a al tope de trinquete.                    | Tirar un cañonazo y ponerse en facha.   |
| Jueves.                    | Un gallard.te al tope de trin.te.                   | Ponerse en facha y después tirar un cañonazo.   |

BUQUES "REALISTAS"

|          |  |   |
|----------|--|---|
| Viernes. | Vandera sup.r y gallardete inf.r al tope de trinquete. | Tirar dos cañonazos y después ponerse en facha. |
| Sabado.  | Gallardete Sup.r y vand.a inf.r al tope de trinquete.  | Ponerse en facha y después tirar dos cañonazos. |

Nota. 1.a Debe arriarse el juanete de proa cuando se hagan estas señales y si se hacen en ambos topes arriar los dos juanetes.

2.a El que hace la señal deve mantenerse avalor.to por justa precaucion hta. que se le conteste; y sino tuviere contestacion es necesario que proceda con sospecha y no arrive hta. q.e se augure por la respuesta, y ya asegurado largara entonces la Vand.a Nacional y se dirigirá á parlamentar.

3.a Si hubiese buque alguno del Apostad.o en punto de la recalada o se encontrare en la mar contestara con las señales del modo expresado, aunque por estar fondeado ó por la clase de su aparejo si es embarcación menor, no pueda hacer las de maniobra en comprobacion.

4.a Si no hubiere buque, pero si Vigía ó Atalaya se pondran en un hasta cualquiera las señales sig.tes

Jueves y Domingo .....Una Vand.a cualq.a

Viernes y Lunes .....Un gallardete

Sábado y Martes .....Vand.a superior y gallard.te inf.or

Miércoles .....Gallard.te sup.or y band.a inferior

5.a Si no habiendo buques ni vigias ó altura donde colocarla se presentasen los buques en parage donde se hallen el Com.te o Gefe accidental del Apostad.o ó Gefe militar qual.a se haran las señales sig.tes:

Domingo, Martes, Jueves y Sábado: Dos candeladas con separacion p.a que no se proyecten.

Lunes, Miércoles, y Viernes: 3.a ...id...id.

Comprobación p.a acercarse a tierra:

Domingo, Martes, Jueves y Sabado: 6 hombres en la playa á orillas del mar á recibir el bote.

Lunes, Miércoles, y Viernes: 3 homb.s en la misma forma.

Callao 19 de Nov.e de 1820. Ant.o Vacaro"<sup>54</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. A.H.M.H.C. ... Sección Colonial, Año 1790, p. 253. 4 de agosto.
2. *Ibidem*, Año 1794, p. 284. 9 de junio.
3. GUIA DE FORASTEROS, años de 1803, 1804 y 1805.
4. *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 1º, pp. 383-387. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elias.
5. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1923, José Pascual de Vivero a don Domingo de Grandallana, Callao, 26 de mayo de 1805.  
Ver GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*, T. I, pp. 43-54.  
GUILLEN, Julio... *Indice*, T. I, p. 307.  
Un expediente de mayo de 1806 dice no hallar fundadas las quejas del Virrey Avilés contra el Comandante de Marina del Callao don José Pascual de Vivero. Se refiere al armamento de la fragata *Paz*.
6. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*, T. I, pp. 381-399.
7. *Ibidem*, p. 385.
8. *Ibidem*, p. 387.
9. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1932, del 14 de marzo de 1808.
10. A.H.M.H.C. ... Sección Colonial. Año 1812, p. 558. 14 de abril.
11. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, pp. 395-396.
12. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 311.
13. GUIA DE FORASTEROS, año de 1815.  
Igualmente debe consultarse las GUIAS DE FORASTEROS siguientes: 1806, 1807, 1809, 1810, 1811, 1812, 1813, 1814.
14. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1940, del 23 de junio de 1811.
15. *Ibidem*, Doc. N° 1942, del 6 de enero de 1812.
16. *Ibidem*, Doc. N° 1944, del 17 de febrero de 1812.
17. *Ibidem*, Doc. N° 2043, del 6 de junio de 1815.  
Vale transcribir íntegro el detalle de las obras de habilitación de la *Descubierta*, rumbo a Manila:  
"Obra de Carpinteros: Se le hizo nuevo el propao de la maniobra del bauprés; se le mudaron cuatro tablones en el convés: varios pasamanos en los rumbos; se le agrandaron los dos escotillones del fogón en la cubierta del castillo; se le hicieron nuevos sus cuarteles con rejillas de hierro, y forrados en hojas de lata; se le pusieron cuatro tablas en los pasamanos para el empalleteado; seis batayolas, dos guarda cadenas de las mesas de guardación, tres curvas en ídem; se le hicieron dos escalas con sus pernos para el portalón; se le levantó el piso del pañol de Santa Bárbara; compusieron los camarotes de los Oficiales; los pañoles del pan, la caja del agua, y los cuarteles de las escotillas; se le clavaron los batidores de proa; cuatro zunchos nuevos de botalón en las vergas mayores; cuatro candeleros en los pasamanos; dos ídem. compuestos; se le hicieron nuevas dos guindolas para los palos; se le compusieron los gallineros, se le hizo uno nuevo; ídem. un mastelero de gavia; uno ídem. de juanete, una botabaja de mesana; cuatro botalones de alas; se le compuso la verga de trinquete; se le hizo nuevo el bote; se le carenó la lancha; y se hicieron otros varios reparos.  
Obra de Calafates: Dió pendoles; desaforró tres hiladas por banda; se le estepearon de firme cuatro costuras, y volvió a forrar sobre papel y malla; se le calafatearon de firme sus costados, por dentro y fuera sus

## NOTAS AL CAPITULO

*cubiertas del convés, Alcázar, pasamanos y Castillos, y la de Entre Puentes; se le mudaron siete ymbornales de plomo forrados en hojas de lata: se le hicieron nuevas las capas de los palos, todos los manguerotes a los guardines de las portas de la batería y a los guindartes; se le compuso una cadena y un quinal de la Mesa Mayor de estribor; se le pusieron nuevas dos bisagras a dos portas de la batería; cuatro idem. en las batayolas de los pasamanos; se le clavaron varios pernos; frizó toda la porteria de la batería, y de luz; se le forraron de lona y brea los pañoles del pan, y se le estopearon y reclavaron las embarcaciones menores: con otros ligeros reparos de calafateria; pintura interior y exterior, con la recorrida y composición del velamen y demás pertrechos. Callao 1º de Diciembre de 1814 = José de La Azuela". Fdo.: José Pascual de Viviero.*

18. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, pp. 388-391.

Otras precisiones importantes: en 1806 considérase el armamento de la fragata Paz.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 292.

En agosto de 1806 se observa en el Callao el armamento del bergantín Antelope, menciónase la construcción de lanchas, de dos cañones de 24, a proa y con dos obuses a popa, "...armadas en goleta, en Guayaquil".— *Ibidem*, p. 308.

En 1807 se declara libre el Tribunal del Consulado del pago de más de 8,000 pesos "...costo de las balas que se refundieron en reemplazo de las entregadas para el armamento de la fragata Paz".— A. H. M. H. C. ... Sección Colonial. Año 1807, p. 488. 4 de agosto.

En 1818, se habla de la venta del bergantín Flecha.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 308.

En 1809, según lo relata Abascal, la fragata Astrea, no obstante hallarse en condiciones de viajar a la Península, debido a los gastos de las últimas emergencias se ordenó su total desarme.— ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 386.

En el mismo año, 1809, ármase en bergantín la goleta Alavesa, con el nombre de Alavés en el Callao.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 309.

Al año siguiente atiéndese al cambio de destino del bergantín Alavés.— *Ibidem*, p. 294.

La venta del bergantín Alavés se consigna en 1811 y se expresa que la corbeta Castor "...está terminando de carenar".— *Ibidem*, p. 310.

Con el nombre de Abascal, la corbeta mercante Amable Maria, en 1812, parte para Cádiz — ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 392.

Por un expediente de 1812 aparece que el nuevo nombre de la Amable Maria sería la Peruana, comprada por Su Majestad a don Juan Antonio Uriarte, por 40,000 pesos, "...para conducir a España de cuenta de la Real Hacienda pólvora, salitre y cacao".— A. H. M. H. C. ... Sección Colonial. Año 1812, p. 557. 10 de abril.

Ver GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 326.

El desarme de la corbeta Castor se decide en 1813 — ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, p. 393.

En las mismas memorias el Virrey manifiesta que en 1813 es el Potrillo el único buque de guerra del Apostadero del Callao.— *Ibidem*, p. 397.

Ver GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 311.

En 1814, habilitase la fragata Mercurio, para Montevideo.— *Ibidem*, pp. 311-312.

Ver *Ibidem*, pp. 300, 321.

19. Ver GUIA DE FORASTEROS, años de 1806 a 1815.

20. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*, pp. 78,87.

21. *Ibidem*, p. 78.

22. *Ibidem*, p. 88.

23. *Ibidem*, p. 101.

Interesa un informe dirigido al Comandante de Marina de Lima: "S. M. queda enterado de la venta de la Corbeta Peruano y Bergantín Trinidad por acuerdo de la Junta de ese Apostadero en razón de su inutilidad

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

para el Servicio y de que su producto se ha invertido en la compra de otro apto y de buenas propiedades con la denominación de Pezuela, como también de que se ha reforzado a más esas fuerzas marítimas con la habilitación en guerra de la Fragata mercante Veloz Pasajera por el Consulado de que atendido el abandono y reducción que por tanto ha experimentado dicho Apostadero en todas sus ramas, no les es posible hacer disminución alguna de ninguna clase y si fomentando por el contrario y de lo demás que expresa en sus oficios de 22 de noviembre 21 y 31 de diciembre y 15 de enero últimos Nos. 17, 22, 23, 25 y 29 a que contexto encargándole procure sacar el partido posible con los buques que ahora ha vendido y se reúnan hasta destruir los planes y piraterías de los rebeldes en esos países, como lo espera S. M. de su acostumbrado celo". Madrid, 14 de julio de 1817.— BAZAN, Alvaro de... Op. cit., Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1974.

Interesa, igualmente, un informe del Comandante de Marina de Lima, del 8 de julio de 1817: "Visto el mal estado de la Corbeta Peruano y Bergantín Trinidad, fueron vendidos por acuerdo de la Junta del Apostadero de Lima en 7,238 pesos la primera y en 10,100 pesos al segundo, sin artillería y efectos por no acomodar al comprador, y teniéndose noticias de haber salido de Chile una fuerte expedición de corsarios y buques armados para obrar en estas costas en concierto con las que tienen en Mendoza, determinó el Excmo. Sr. Virrey reforzaren el Apostadero de Valparaíso con la Fragata Venganza, Bergantín Potrillo y Corbeta Castiana con dos embarcaciones más aptas y armadas por el Consulado para proteger el comercio y pueblos de aquellas costas; y se ha comprado el Bergantín Pezuela, antes Cicerón, con veinte y dos cañones y el Consulado ha armado el mercante Veloz Pasajera que monta treinta cañones, contándose además con cuatro lanchas cañoneras, dos lanchones con piezas de 24, otra con una carronada y dos botes abuseros en precaución de cualquier ataque de los insurgentes y defensa del Puerto; interesa subsistan en Valparaíso la Fragata Venganza, Bergantín Potrillo y Corbeta Sebastiana, donde está detenido el Capitán General de Chile, y en aumentar toda la fuerza posible, pues estos Puertos y costas están indefensos en consecuencia todo del poco aprecio que hizo de la Marina el anterior Jefe del Reino en su dilatado mando y ninguna consideración como se ha experimentado, siendo ahora urgentes y tardíos los efectos para acondicionar la defensa de éste Apostadero".— Loc. cit.

24. PEZUELA, Joaquín de la... Op. cit., p. 262.
25. *Ibidem*, p. 357.
26. *Ibidem*, p. 368.
27. *Ibidem*, pp. 375-376.
28. *Ibidem*, p. 120.
29. *Ibidem*, p. 235.
30. OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. II, Apéndice Documental, Documento B. pp. 749-750. Informe del Virrey Pezuela, 1° de noviembre de 1818.  
Ver PEZUELA, Joaquín de la... Op. cit., p. 375.  
GUIA DE FORASTEROS, año de 1818. Este testimonio menciona además al bergantín *Trinidad*, con 16 cañones, y su comandante el Teniente de Navío don Juan Pareja.  
Ver Igualmente: GUILLEN, Julio... Op. cit., T. II, p. 177.  
TORATA, Conde de... *Documentos*, T. III, vol. I, cap. III, p. 199. Es interesante el plan de desembarco enviado a San Martín, 12 de diciembre de 1818, en D. A. S. M. ... T. VII, pp. 94-102.  
GUILLEN, Julio... Op. cit., T. II, pp. 169, 178. Menciónase a la fragata mercante *Tagle*, además de las unidades ya citadas.  
PEZUELA, Joaquín de la... Op. cit., pp. 367-368.  
TORATA, Conde de... Op. cit., T. II, Apéndice N° 2, p. 238.  
GUILLEN, Julio... Op. cit., T. I, pp. 36, 85, 313, 333.

- TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. III, vol. I, cap. III, p. 193.
31. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 368. El detalle que se refiere a algunos barcos, en vía de demostración, es el siguiente: fragata "...*Presidenta*", armada con 20 cañones de a 12". Total de cañones, 20; Oficiales de guerra y hábiles, 2; Idm. de mayores: 6; Idm. de mar y Marina: 69; tropa de su guarnición: 33; totales: 102.  
La fuerza de la *Tagle* es la siguiente: 24 piezas de artillería; 120 marineros de todas clases; un oficial y 25 soldados. Comandante el Capitán de Fragata Villegas.— *Ibidem*, p. 168.
32. Interesa ver —sobre este tema—los informes, que a continuación se transcriben, del Comandante de Marina de Lima, don Antonio Vacaro, al Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina:  
— Informe del 22 de noviembre de 1816: "*En sesión de Junta de Apostadero celebrada el 14 del corriente en que con presencia del Informe del Comandante del Velero Trinidad sobre las propiedades de este buque observadas en la Navegación desde Guayaquil al Callao, sus dimensiones la inutilidad y ningún provecho que resulta de todo gasto que se haga en el para el Servicio de la Marina Real y ultimamente examinado su avalúo hecho por el Comandante del Arsenal y Perito de él; Se acordó se procediera a su venta para con su producto atender a la compra de otro buque mejor, se sacó a remate el día 19 del mismo y dió por el D. Antonio Calvo de este comercio diez mil pesos sin contar la artillería y sus efectos porque no le acomodó los cuales existen depositados en la Comisaría de Marina del Apostadero con el objeto indicado. Lo que pongo en noticia de V. E. para su inteligencia y conocimiento*".  
— Informe del 21 de noviembre de 1816: "*En sesión de Junta de Apostadero celebrada el 14 del corriente en que con presencia del Informe del Comandante de la Corbeta Peruano sobre las propiedades de este buque observadas en la Navegación desde el año pasado, sus dimensiones, la inutilidad y ningún provecho que resulta de todo gasto que se haga en el para el Servicio de la Marina Real y ultimamente examinado su avalúo hecho por el Comandante del Arsenal y Perito de él, se acordó se procediera a su venta para con su producto atender a la compra de otro buque mejor, se sacó a remate el día 19 del mismo mes y dió por el D. Antonio Calvo de este comercio 7,238.— pesos sin contar la artillería y sus efectos porque no le acomodó los cuales existen depositados en la Comisaría de Marina del Apostadero con el objeto indicado. Lo que pongo en noticia de V. E. para su inteligencia y conocimiento*".  
— Informe del 31 de diciembre de 1816: "*Con referencia a mi anterior oficio número 23, comunico a V. E. haberse desistido de compra de la Fragata mercante Mexicana por encontrarse en mal estado y en su lugar se verificará la compra del Bergantin Pezuela en 28,555 pesos para la mejor defensa de este Apostadero*".  
— Informe del 15 de enero de 1817: "*El estado actual de las defensas de este Apostadero y reducidas fuerzas de la Marina se debe al poco aprecio del anterior Jefe del Reino por la Marina, comprobándose el mal estado del Apostadero por el abandono en que ha permanecido durante su dilatado mando, habiéndose aumentado ahora aquellas defensas y ser preciso el buen desempeño de estas, pese a que oficiales y empleados son en consecuencia en menor número del que corresponde de acuerdo a la Real Orden de 29 de marzo último sobre disminuir plazas que aún aplicada resulta inconveniente, lo que comunico a V. E. para su conocimiento y disponga que en ves de disminuir empleados se aumenten necesariamente en los muchos ramos que precisa para llenar las atenciones del Real servicio*".— BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1974.
33. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 314. Menciona también al bergantin *Cicerón*, hoy *Pezuela*, y a la fragata *Mexicana*.  
PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 396, 432.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 178.

TORRENTE, Mariano... *Historia*, T. III, cap. II, p. 42.

PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 631.

En la anotación correspondiente al 16 de abril de 1820, Pezuela manifiesta que los buques de guerra "...parece tienen sobre sí alguna maldición"—*Ibidem*, p. 696.

Ver asimismo, GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 188.

PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 538-539.

Del mismo modo que los testimonios españoles de 1819 tienen información minuciosa sobre las fuerzas navales patriotas, Cochrane menciona las fuerzas del Rey en el mar. Refiérese a la *Esmeralda*, a la *Venganza*, a la *Sebastiana*, al *Potrillo*, al *Pezuela*, al *Maypeu* (sic); refiérese a una goleta de "...nombre desconocido..."; entre los buques mercantes armados: *Resolución*, *Cleopatra*, *La Focha* (sic), *Guarmey*, *Fernando*, *San Antonio*.—

COCHRANE, Tomás... *Servicios navales*, cap. I, p. 9.

34. D.A.S.M. ... T. VII, pp. 192-193, 106-107.

Es interesante transcribir la relación que ofrece Rodríguez Ballesteros de la "ESCUADRA ESPAÑOLA DEL PACIFICO QUE COMBATIO LA DE CHILE":

| Buques   | Clases  | Caño-<br>nes | Comandantes    | Destinos                   |
|--|---|--------------|----------------|----------------------------|
| <i>Prueba</i>  | Fragata   | 50           | José Villegas  | Entregado al Perú.         |
| <i>María Isabel</i>                                    | Id.   | 44           | Dionisio Capaz | Cauturado por la escuadra. |
| <i>Venganza</i>  | Id.   | 44           | Blanco Cabrera | Entregado al Perú.         |
| <i>Esmeralda</i>                                       | Id.   | 44           | Luis Coig      | Capturado por la escuadra. |
| <i>Resolución</i>                                      | Corbeta   | 34           | Luis Coig      | Capturado por la escuadra. |
| <i>Sebastiana</i>                                      | Id.   | 34           | Luis Coig      | Encalló en Callao.         |
| <i>Pezuela</i>   | Bergantín   | 18           | Luis Coig      | Entregado al Perú.         |
| <i>Potrillo</i>  | Id.   | 16           | Luis Coig      | Capturado por la escuadra. |
| <i>Proserpina</i>                                      | Goleta  | 14           | Luis Coig      | Entregado al Perú.         |
| <i>Aranzaru</i>  | Id.   | 7            | Luis Coig      | Capturado por la escuadra. |
| <i>Aguila</i> ,<br><i>Regina</i> ,<br><i>Alejandro</i> | Mercantes armados, los dos primeros capturados por la escuadra, el tercero entregado al Perú. Lanchas cañoneras 17. |              |                |                            |

RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. III, cap. XLVIII, p. 58.

35. GUIA DE FORASTEROS, años de 1819, 1820, 1821.

TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. II, cap. XXVIII, p. 492, ofrece información sobre las fuerzas navales del Rey en 1819.

36. GACETA DEL GOBIERNO del 10 de junio de 1818, N° 37.

*La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 2°, p. 15. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elías.

37. *Loc. cit.*

38. *Ibidem*, pp. 15-16.

39. *Ibidem*, p. 16, del 30 de setiembre de 1818, N° 60.

40. *Ibidem*, p. 18, del 22 de octubre de 1818, N° 66.

Es interesante una comunicación de Pezuela al Secretario de Estado y del Despacho, de 5 de junio de 1820, donde informa la fuga del Capitán del bergantín *Maipu*, el inglés Juan Brown, quien se refugia en la corbeta británica de guerra *Fine*. Agrega el Virrey que el amparo que le brinda el pabellón inglés, evita la detención del reo; sin embargo, exige al Comandante de la nave entregarlo a las autoridades tan pronto como lleguen a puerto británico, cumpliendo así el convenio realizado entre los sobe-

- ranos.— *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 2º, pp. 54-55. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
41. *La Marina 1780- 1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 2º, p. 19, del 27 de octubre de 1818, N° 68. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elías.
42. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. IV, p. 158.
43. *Ibidem*, p. 163. La Serna a Canterac, Cuzco, 22 de junio de 1824.  
*Ibidem*, p. 168. La Serna al Ministro de la Guerra, Cuzco, 8 de julio de 1824.
44. *Ibidem*, pp. 169-170. La Serna a Canterac, Cuzco, 19 de julio de 1824.  
*Ibidem*, p. 179. La Serna a Canterac, Abancay, 11 de agosto de 1824.  
*Ibidem*, p. 156. La Serna a Canterac, Cuzco, 3 de junio de 1824.
45. *Ibidem*, p. 181. La Serna a Canterac, Andahuaylas, 20 de agosto de 1824.
46. *Ibidem*, p. 183. La Serna a Canterac, Limatambo, 2 de setiembre de 1824.
47. *Ibidem*, p. 198. La Serna al Ministro de la Guerra, Jerez de la Frontera, 12 de setiembre de 1826.
48. *Ibidem*, T. III, vol. I, segunda parte, cap. III, pp. 193-194.  
*Ibidem*, vol. II, Apéndice N° 4, p. 327.  
*Ibidem*, T. I, pp. 27-28: "Por economizar algunos miles entonces, obligó a gastar tantos millones en lo sucesivo y á perder nuestra superioridad marítima en el Pacífico".
49. VARGAS UGARTE, Rubén... *De 1818 a 1824*, en el Boletín del Museo Bolivariano, Año 1, setiembre - octubre, N° 1 y 2, p. 442.
50. D. A. S. M. ... T. XII, pp. 447-449.  
RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Op. cit.*, T. III, cap. LVI, pp. 207-208. Canterac en comunicación a La Serna, Huancayo, 10 de marzo de 1824, se refiere, entre otros buques que se hallan en el Callao, a la fragata *Rosa de los Andes*.— D.A.S.M. ... T. XII, p. 390.
51. BOLIVAR, Simón... *Obras Completas*, T. I, p. 1,031. Bolívar a Santander, Lima, 6 de enero de 1825.  
*Ibidem*, p. 1,034. Bolívar a Jacinto Lara, Lima, 13 de enero de 1825.
52. TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. XXIII, p. 518.
53. *Loc. cit.*  
MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. II, cap. XXVIII, p. 230.  
VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, en el Boletín del Museo Bolivariano, Año 1, setiembre - octubre, N° 1 y 2, p. 443.  
TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, Apéndice N° 2, pp. 239, 358.  
*Ibidem*, T. III, vol. I, segunda parte, cap. III, nota 1º de la p. 199; pp. 192-193.  
GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*, T. I, p. 36.  
TORRENTE, Mariano... *Op. cit.*, T. III, cap. VIII, pp. 178-179; cap. XXIV, pp. 551-552.  
Vegas en su conocido estudio presenta comentarios interesantes.— VEGAS G., Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, pp. 9, 27-28.  
BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1533, del 2 de julio de 1809.
54. *Papeles de Lord Cochrane*, Archivo de Edimburgo, presentados por el Capitán de Navío Max Justo Guedes al V Congreso Internacional de Historia de América. Es interesante anotar que este documento aparece rubricado por Monteagudo, lo que indicaría, como en otros casos, la pervivencia de múltiples normas del tiempo español en la época independiente. No es impertinente decir cómo la relación de los buques "realistas" no pretende un registro total de los mismos, sino una presentación a modo de ejemplo.





## Capítulo XXIII

### BUQUES "PATRIOTAS"

No es tarea sencilla precisar con claridad y sin equívoco o error el caso de las embarcaciones que están con la lucha por la Independencia en los días cardinales de la guerra y en el tiempo de la gestación del nuevo ente jurídico que se expresará en el Estado Peruano.

La mención genérica "buques patriotas" quiere señalar el momento de tránsito, de imprecisión, de lucha. Son, de otro lado, los buques que indican, como se advierte en otros órdenes de temas, el paso, que no es de ruptura, entre el tiempo virreinal y los días de la afirmación separatista.

Pero hay otros obstáculos. Están las frecuentes, originales, confusas variaciones en los nombres de los buques; está el caso del buque mercante transformado en embarcación de guerra; está, asimismo, el buque mercante que sirve en ocasión pasajera a fines de beligerancia; está el buque alquilado al Estado; está el transporte. No hay una exacta delimitación en todos los casos que permita hablar con seguridad de lo que entendemos nítidamente como buque mercante o buque de guerra. Indudable, muéstrase un entrecruzamiento de ambos conceptos.

\*

En 1823, por recomendación de Guise, Comandante General de la Escuadra, se postula la venta del bergantín *Nancy* y de la goleta *Estrella*, para comprar con dichos fondos el bergantín goleta *Amanda*. Guise recuerda cómo se trata "ayer", 12 de

marzo de 1823, con el Presidente de la República sobre la mencionada operación<sup>1</sup>.

Bolívar, en una comunicación a Heres, en 1823, se refiere al transporte *Amonia*<sup>2</sup>.

El Comandante Elías, en sus útiles "Gotas", que precisan diversos extremos de nuestra Marina de Guerra, señala el origen del bergantín *Balcárce-Valcárcel* (sic) en la frecuente referencia de la Guía de Forasteros, y *Balcarcer* (sic) en Paz Soldán. Según el testimonio de Elías el bergantín *Angel de la Guarda*, de la matrícula del Callao, en 1817 se arma en guerra y se le denomina *Pezuela*. Posee 18 cañones. En la feliz oportunidad de la entrega de los Castillos del Callao a San Martín, adquiere el nombre de *Balcarce* y está al mando del Comandante García del Postigo<sup>3</sup>.

La goleta *Barbarucho*, propiedad del Estado, se vende en setiembre de 1825, al Teniente de Marina don Francisco Gómez<sup>4</sup>.

El bergantín *Belgrano*, con 17 cañones, es el antiguo *Guerreiro*, comprado el 29 de setiembre de 1821, por el Estado Peruano<sup>5</sup>.

El bergantín *Boyacá*, según afirma Elías, pertenece al Comandante Loro, y Guise recomienda su compra<sup>6</sup>.

Por orden del 10 de diciembre de 1825, el Estado compra la fragata americana *General Brown*<sup>7</sup>.

El bergantín *Castelli*, con 36 hombres, un cañón, al mando del Teniente Segundo don José Wikham, aparece mencionado entre 1822 y 1824<sup>8</sup>.

Guise, en 1823, recomienda los servicios del Capitán Bowers (sic) del bergantín *Catalina*, que ha sido muy útil a la patria, y considera la importancia de la citada embarcación; propone su compra por el Estado al precio solicitado de 30 mil pesos<sup>9</sup>.

En 1822 el Archivo de San Martín consigna a la fragata *Ceres*<sup>10</sup>.

El bergantín *Congreso* es un buque colombiano que Guise solicita, en mayo de 1823, se reincorpore a la Escuadra<sup>11</sup>.

En 1822 el Gobierno utiliza la goleta *Cruz*, antes *Prosperina*, propiedad de don Francisco Gamboa, quien reclama pago por el uso de la citada embarcación. El Teniente 1º don Santiago Gold o Gutt, manda la nave, con 17 cañones y 62 hombres<sup>12</sup>.

La fragata *Chilena*, transporte que pertenece a la República de Chile, aparece citada en 1822. Su capacidad: 400 plazas; 22 camarotes y 8 hamacas<sup>13</sup>.

En 1823, el Libertador Bolívar expresa que es necesario el bergantín *Chimborazo*, integrante de la Escuadra Unida del Perú y de Colombia. Esta embarcación posee 18 cañones, y la Guía de Forasteros de 1825 menciona a Carlos Wright como Comandante de la nave y a Tomás Wright en 1826<sup>14</sup>.

Bolívar en comunicación de Tomás Heres, en 1823, cita al transporte *Devon*<sup>15</sup>.

La goleta *Dos A. A.* (sic) aparece citada en 1822<sup>16</sup>.

## BUQUES "PATRIOTAS"

El bergantín *Dardo*, en 1821, es objeto de un minucioso examen para reconocer su estado y demás circunstancias, y para determinar si es pertinente "armarlo en guerra". El informe de Manuel Loro manifiesta que ha "*encontrado muy aparente para llevar los deseos del Supremo Gobierno en cuanto a la capacidad que advierte en dicho buque para poder ser armado en guerra, al que puede ponérsele un cañón giratorio de a 24 Carro-nadas...*". En 1822 manifiéstase que el dicho *Dardo* tiene una capacidad de 100 plazas; 6 camarotes y 4 hamacas<sup>17</sup>.

Un transporte, el bergantín *Dick*, con 200 plazas y 8 camarotes, aparece registrado en el Archivo de San Martín. Parecería que en su origen es norteamericano, y su dueño expresa conformidad para que sirva a la Escuadra<sup>18</sup>.

Bolívar, en 1823 se refiere al transporte *Elena*<sup>19</sup>.

Para 1822, menciónase a la goleta *Estrella*, según Elías construida en Guayaquil. Esta goleta la entrega Guise a disposición de la Escuadra, en 1823. Al año siguiente se le cita como un transporte sin armamento<sup>20</sup>.

El bergantín *Flecha*, en 1822, es "*...excluido por haberse encontrado en mal estado...*"<sup>21</sup>.

La *Guayaquileña*, corbeta en unas citas y goleta en otras, embarcación colombiana que es habilitada y recibe auxilio en Paita. Posee 18 cañones, y en 1825 es su Comandante el Teniente Husevorth, de Colombia, y en 1826 el Capitán de Fragata Santiago Ramsey. Bolívar en 1823, desde Pallasca, ordena: "*La "Guayaquileña", que venga lo mejor tripulada posible, pero sin muchos costos*"<sup>22</sup>.

Desde el 14 de abril de 1822 la fragata de guerra española la *Venganza* es reconocida con el nombre de *Guayas*, nombre que se ofrece como

*"...un testimonio público del aprecio que merecen los servicios del gobierno de Guayaquil, a cuyos esfuerzos es debida en gran parte la importante adquisición que ha hecho la marina del Perú con el ingreso de las fragatas Prueba y Venganza; y para que llegue a la mas remota posteridad, este pequeño testimonio de nuestro reconocimiento, quedando asi vengada en algun tanto, la memoria y la suerte del noble casique último Rigulo de aquella provincia; cuando fué profanada con las huellas de sus opresores"*<sup>23</sup>.

En el mismo 1822, luego de una intervención de Lord Cochrane, hay conformidad en el Gobierno para que sea armada la antigua *Venganza*. El Capitán de Fragata Tomás Guillermo Cartier es su Comandante entre 1822 y 1823, y se reconoce 34 cañones en la embarcación. Más tarde, en 1824, menciónase como un transporte que se decide desarmar<sup>24</sup>.

La *Curiacio* es una fragata que aparece en Buenos Aires en 1818, y un año más tarde se encuentra en la Escuadra chilena con el nombre de *Independencia*. En 1822, se le describe como transporte con 450 plazas, 8 camarotes y 10 hamacas. Cochrane, el 6 de abril de 1821, desde el Callao, le manifiesta al Ministro de Marina, de Chile, que "*La Independencia ha perdido una de las anclas que tenia, quedando con una... esto se debe á que los cables están totalmente podridos y de ninguna confianza para la seguridad de los buques...*"<sup>25</sup>.

En 1825 se vende el bergantín del Estado, *Isabel y Francisco*, o *Isabel Francisca*, y la Tesorería General manifiesta que aún no se han recibido 1,000 pesos de la venta del citado buque<sup>26</sup>.

Miller relata en sus memorias cómo la fragata *Lautaro* es el antiguo *Windham*, que fue de las Indias Orientales, de 800 toneladas, "...comprado el día antes de la batalla de Maypo"<sup>27</sup>.

El bergantín *Libonia* o *Livonia*, es un transporte del cual hay mención entre 1822 y 1823. Bolívar lo considera este último año; aparece con 250 plazas, 6 camarotes y 10 hamacas. Burzio sostiene que el capitán y dueño del *Libonia* es J. Goodfellow<sup>28</sup>.

La corbeta o fragata *Thais* cambia su nombre por el de *Limeña*, según disposición del Gobierno Protectoral, de noviembre de 1821. "*Para hacer más celebre el nombre de esta heroica capital, cuyos habitantes han demostrado y manifiestan cada día el mayor entusiasmo por la conservacion de su independencia: ha resuelto S. E. que la corbeta de guerra que antes se denominaba la Thais se conozca en lo sucesivo con el nombre de Limeña*".

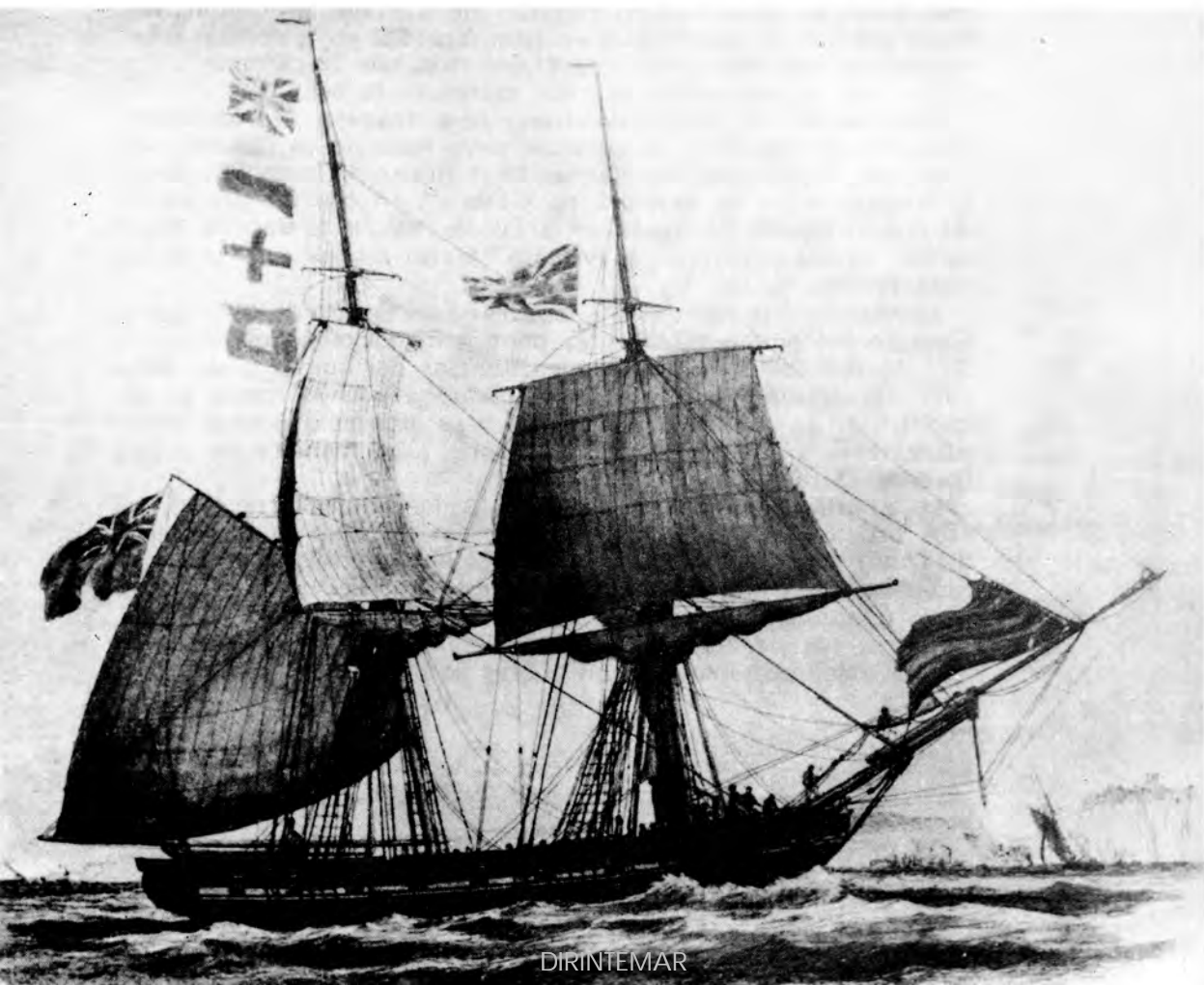
En 1823 Bolívar ordena que la tripulación y los oficiales de la *Macedonia* se embarquen en la *Limeña* para aumentar su tripulación. Al año siguiente, Tomás Heres ordena al Jefe Superior de los Departamentos de Colombia, que debe ordenarse entregue la corbeta *Limeña* al Vicealmirante Guise.

En 1822 y 1823 aparece la *Limeña*, al mando del Capitán de Fragata Carlos Postigo (sic); en 1824 se consigna a don Ricardo Pearson, y en 1825 y 1826, al Capitán de Corbeta Tomás Hodges. En unos años, en 1822, 1823 y 1824 hállase la *Limeña* con 20 cañones; en 1825 y 1826, con 24 cañones.

Aparece un asunto económico vinculado con el personal de este buque cuando se le reconocía como la *Thais*. Monteagudo le manifiesta a Guise que no se enviarán "los ajustamientos" para el pago de los Oficiales hasta que no se entregue al gobierno de la plaza del Callao los 44,000 pesos encontrados en la fragata<sup>29</sup>.

Martín Jorge Guise, el 6 de mayo de 1823, manifiesta la urgencia que existe para incorporar la goleta *Macedonia* a la Escuadra, y especialmente para la eficacia del bloqueo entre Arica

"Bergantín de guerra de la armada británica The Wolf, de la misma clase que el Aguila (luego Pueyrredón), el Araucano y el Galvarino, de la escuadra que llevó la expedición libertadora del Perú. De igual clase era el Intrépido enviado por el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata y que se perdió en el combate de Valdivia. Reproducción de un grabado publicado en Londres, de un dibujo de E.W. Cooke, de 1828". En San Martín y el mar, Secretaría de Estado de Marina, Buenos Aires, 1962.



y Quilca. En 1823, el Tesoro entrega 1,000 pesos para la habilitación de la *Macedonia*.

Bolívar, el 8 de diciembre de 1823, expresa: "*La goleta Macedonia que ha ido a repararse a Guayaquil désela Ud. a mandar al Capitán Drinot u otro oficial nuestro, pero llevando siempre la bandera del Perú, porque es del Perú, y no quiero que se la roben esos caballeros*". De otro lado Bolívar manifiesta sobre la *Macedonia*: "*no hay que apurarse mucho con ella por ahora, pues no hace falta urgente*".

En el mismo 1823, el 15 de octubre, Guise, desde Arica, manda al Callao a la *Macedonia* a carenarse según afirma Elías.

En la historia de la *Macedonia* es elemento interesante la entrega que se hace de ella a San Martín "...para su comodidad personal, regalia y demás fines á que estime destinarla", según expresión de Torre Tagle, del 4 de julio de 1822. Esta decisión tiene como inmediata causa el hecho que la goleta *Montezuma*, cedida a San Martín por el Gobierno de Chile, "...puede hacer una gran falta á los objetos á que estaba destinada...". En 1822, la Guía de Forasteros reconoce al Teniente don Matías Godomar como Comandante de la *Macedonia*; no obstante, Paz Soldán menciona a Juan Robinson. En 1824 aparece el Teniente 1° Tomás Hodges, y en 1825 el Capitán de Corbeta graduado Santiago Simons, lo mismo que en 1826. En 1822 se le consigna con 7 cañones; en 1824 y 1825, con 11; en 1826, con 12 cañones<sup>30</sup>.

La fragata *Margarita* aparece mencionada en 1822<sup>31</sup>.

Más tarde, en 1825, registrase una fragata *María Isabel*, ajena naturalmente a la antigua nave rusa de la famosa captura, con 48 cañones, al mando del Almirante Blanco Encalada e integrante de la Armada de Chile, "...en auxilio del Perú". Al citado Blanco Encalada, en abril de 1825, se le destina 12,000 pesos "...para el pago de la fragata "*María Isabel*" y de la goleta "*Montezuma*"<sup>32</sup>.

Monteagudo le comunica a Cochrane en agosto de 1821 que el Capitán del pailebot *Mercedes* pone a disposición del Protector San Martín los documentos y existencias del buque y que debe registrarse como "...propiedad del Estado...". El *Mercedes* se encuentra en la rada de Boca Negra y se ordena que pase inmediatamente a Ancón. Al año siguiente, 1822, mencionase a una fragata *Mercedes*<sup>33</sup>.

La Administración del Tesoro, el 13 de diciembre de 1823, recibe orden para entregar 45,000 pesos "...contra el empréstito de Londres para el navío mercante "*Monteagudo*"...". Pocos días antes, en noviembre, Bolívar manifiesta que "*el navío "*Monteagudo*" quedará sirviendo con nosotros como hasta ahora fletado, mientras sea necesario*". En 1824, Tomás Heres manifiesta que si puede ser útil armar dicho buque, se proceda en tal sentido<sup>34</sup>.

La fragata o goleta *Montezuma* o *Moctezuma* aparece mencionada entre 1822 y 1825. En 1822 se le ubica como fragata y transporte, con 350 plazas, 12 camarotes y 8 hamacas. Más tarde, en 1825, háblase de la *Motezuma* (sic), y el Teniente Servando Jordán es su Comandante<sup>35</sup>.

Un bergantín *Nación* se halla consignado en 1822 entre los papeles del Archivo San Martín<sup>36</sup>.

El Ministro de Hacienda, en 1823, debe entregar 300 pesos para la compra de un bote y enganche de 12 marineros para el bergantín *Nancy*. Paz Soldán afirma que este bergantín, en 1822, tiene como Comandante a don Juan Yladoy y menciona a 35 hombres embarcados. Para 1824, se dice que el *Nancy* es un transporte, sin armamento<sup>37</sup>.

Con la bandera de Chile, en 1822, navega la fragata *Océano*, transporte, con 400 plazas, 9 camarotes y 10 hamacas<sup>38</sup>.

No hay precisión, como es frecuente en estos casos, frente a la *O'Higgins*. Alguna vez se habla de goleta y no de fragata, y Elías menciona que este buque es la antigua *María Isabel*, de la expedición española frustrada.

Por decreto del Supremo Delegado Torre Tagle, del 6 de febrero de 1822, la *O'Higgins* es el nuevo nombre de la fragata *Presidenta*; la *Gaceta de Gobierno* y Rodríguez Ballesteros en su utilísimo estudio, confirman igual aserto. En 1822 y 1823 aparece la nave, según Paz Soldán, con 25 hombres; y según la Guía de Forasteros, con 22 cañones. Esta fuente menciona como Comandante al Capitán de Fragata José María García, y Paz Soldán, habla de José María Hurtado.

Interesan dos opiniones de Cochrane, ambas de 1821, sobre el estado de la *O'Higgins*. Le dice al Ministro de Marina de Chile que las velas están "*enteramente deterioradas y podridas, si hubiese alguna circunstancia que exigiese su regreso a Chile, opino que sería impracticable llenar ese objeto, y creo que tampoco podrán permanecer —se refiere también al San Martín— en este clima apacible tres meses mas con la posibilidad de poder navegar*". Igualmente, manifiesta que una ancla quebrada de la *O'Higgins* la usa el *San Martín* y añade que no existe "*...ninguna confianza para la seguridad de los buques...*".

Paz Soldán sostiene que la *O'Higgins*, en 1822, está desarmada en el astillero. No obstante, Miller, en su "memoria", expresa que el Teniente Cobbett "*...que sirvió con entusiasmo y distinción en la causa de la independencia, se perdió desgraciadamente con toda la tripulación en la fragata O'Higgins que mandaba, y que se supone haberse ido á pique al frente del Cabo de Hornos, yendo desde Valparaíso al Río de la Plata, en 1826*"<sup>39</sup>.



Para 1822 menciónase al bergantín *Olive Branch* u *Olive Branchi*, transporte, con 250 plazas, 4 camarotes y 6 hamacas. Igualmente, en el mismo tiempo, se nota la goleta *Olmedo*<sup>40</sup>.

*Orión* es un transporte al cual se refiere Simón Bolívar en 1823<sup>41</sup>.

Un transporte, con bandera de Chile, es el bergantín *Pacífico*, que en 1822 aparece con 100 plazas, 3 camarotes y 6 hamacas<sup>42</sup>. Martín Jorge Guise, el 26 de octubre de 1821, manifiesta que es conveniente comprar y armar en guerra por cuenta del Estado la fragata *Palafox* y acompaña el proyecto de entendimiento con el dueño del buque<sup>43</sup>.

La fragata *Peruana* o goleta *Peruana*, muéstrase entre 1822 y 1826. Para 1822 Tomás Guido ordena se indique qué tiempo ha estado al servicio del Ejército Libertador, como transporte, la fragata *Peruana*. En 1825 se habla de la goleta *Peruana*, con 1 cañón y con su Teniente don Joaquín Murcia (sic). Al año siguiente la misma goleta, en la Escuadra Unida de Perú y Colombia, está al mando del Alférez de Fragata don Francisco Lagmyde<sup>44</sup>.

Un transporte, la fragata *Pez Volante*, alcanza a 250 plazas, con 6 camarotes y 6 hamacas. "Ha quedado su dueño enfranquearla"<sup>45</sup>.

La goleta de guerra colombiana *Pichincha* recibe en setiembre de 1823 algunos efectos adquiridos por el Ministerio de Hacienda. En 1825, manda este buque el Capitán de Fragata don Tomás Drunot, según la Guía de Forasteros, y Tomás Drinot según otros testimonios<sup>46</sup>.

Rosendo Melo, siempre sugestivo en la información que ofrece, considera a la fragata *Presidente* "en aparente desarme" y a su dotación. Registra las siguientes funciones con la asignación pertinente:

|  | Pesos  | rs. |
|--|--------|-----|
| "Para un comandante primer teniente .....                                  | S/. 85 | 4   |
| " tres subalternos .....   | 240    |     |
| " cuarenta individuos de tropa .....                                       | 440    |     |
| " cinco oficiales de mar .....   | 153    |     |
| " seis artilleros de preferencia .....                                     | 84     |     |
| " doce id. ordinarios .....  | 144    |     |
| " diez marineros .....   | 100    |     |
| " seis grumetes .....  | 56     |     |
| " cuatro pajes .....   | 24     |     |
| " dos dependientes de provisión .....                                      | 50     |     |
| " treinta días de víveres correspondientes á las clases relacionadas ..... | 1,043  | 1/4 |

## BUQUES "PATRIOTAS"

Para dietas, medicinas, pintura de botes,  
reparos, etc. .... 200<sup>147</sup>.

La *Gaceta del Gobierno* de Lima, del 3 de abril de 1822, ofrece noticia de la ceremonia en la cual se incorpora al Perú la fragata española *Prueba*. La preside el Supremo Delegado Torre Tagle; se arréa el Pabellón Español; se iza el Peruano y es *Protector* el nuevo nombre del buque.

En 1822 se le menciona con 150 plazas, 3 camarotes, 10 hamacas. Lleva 42 cañones y en los años 1822 y 1823 es su Comandante el Capitán de Corbeta Juan Esmond o Esmonds, y aparece con una capacidad de 257 hombres. En 1824, con 44 cañones, lleva a su bordo al Vice-Almirante Martín Jorge Guise, y es Capitán de Bandera, el de Fragata don Jorge Mogel o Morgell, en 1825. Al año siguiente, dentro de la Escuadra Unida del Perú y Colombia, el Capitán de Navío don Juan Yllingrot está como Comandante General en la *Protector*, de la cual es siempre su Comandante el Capitán de Fragata Morgell, ya citado<sup>48</sup>.

Elías comenta con verdad que el bergantín *Pueyrredón* "nació peruano y murió en el Perú". En efecto, en 1817 es el bergantín *Aguila*, de la matrícula del Callao, que ingresa a Valparaíso y "...las autoridades patriotas chilenas se apoderaron de él y lo armaron, siendo el primer buque de guerra chileno" según la misma fuente. Con el nombre de *Pueyrredón* participa en el bloqueo de la costa peruana y comenta Elías que llega a las 220 toneladas, son 16 sus cañones y es su Comandante don Guillermo Prunier. Rodríguez Ballesteros, entre otros, menciona cómo en 1821 el *Pueyrredón* "...fué desmantelado por hallarse del todo inútil para el servicio, y su casco se sumergió en Ancón"<sup>49</sup>.

En el Archivo de San Martín, en 1822, aparece la fragata *Regencia* con 100 plazas, 6 camarotes y 10 hamacas<sup>50</sup>.

El transporte *Reyna Carlota*, para pertrechos, describese en 1822<sup>51</sup>.

La *Gaceta del Gobierno* del 27 de julio de 1822 anuncia la grata nueva de la donación del bergantín *Rita*, propiedad de don Rosendo y don Santos Gao, a favor del Estado. Menciónase una capacidad de 100 plazas, con 8 camarotes y 4 hamacas<sup>52</sup>.

La captura del pailebot correo *Sacramento*, en marzo de 1821, es hecho notorio en el principio de la Marina de Guerra del Perú y de valor significativo el que aparezca la bandera del Estado naciente en el litoral de la futura República, como es valioso también y digno de encomio y de recuerdo el valeroso gesto de los hermanos Cárcamo. Pues bien, el 7 de octubre de 1821, por disposición de San Martín y Monteagudo, la *Sacramento* se denominará *Castelli*<sup>53</sup>.

El navío *San Martín*, antes el inglés *Cumberland*, de 1,350 toneladas, 44 cañones y 100 hombres, como recuerda Elías, llega al Pacífico en 1818 bajo el mando del Capitán don Guillermo Wilkinson, y es su adquisición por el Gobierno de Chile asunto que ocasiona fuerte desembolso y que merece largo estudio de los historiadores chilenos.

Pezuela, en su diario, el 29 de enero de 1820, manifiesta que el *San Martín* se encuentra "en buen estado", en Valparaíso. En 1821 Cochrane le expresa al Ministro de Marina de Chile que las velas del *San Martín* están "...enteramente deterioradas..."; en semejante oportunidad también expresa Cochrane que el *San Martín* ha perdido una de sus anclas<sup>54</sup>.

Bolívar, desde Trujillo, el 30 de abril de 1824, le dice a Sucre que ha comprado una fragata de guerra en Guayaquil, que pertenece a Colombia, la manda Spry y se llamará *General Santander*. En noviembre lamenta la pérdida del buque: "En todo sentido es una desgracia"<sup>55</sup>.

El 6 de febrero de 1822, por disposición de Torre Tagle y Guido, el bergantín *Nancy* se denominará *Coronel Spano*. En 1823 es su Comandante Juan Iladoy<sup>56</sup>.

La goleta *Terrible* y la fragata *Trinidad* aparecen mencionadas en 1822. Esta es un transporte peruano con 400 plazas, 14 camarotes y 8 hamacas<sup>57</sup>.

En 1821, Luis de la Cruz eleva al Ministro de Guerra y Marina el informe solicitado sobre la *Trujillana*. Un año más tarde considerase también a la fragata *Trujillana*<sup>58</sup>.

En 1825 y 1826 háblase de 3 lanchas cañoneras con piezas de artillería. Es Comandante de ellas el Teniente 1º de Marina don Alonso San Julián<sup>59</sup>.

Es variada, de verdad casuística, la imagen de los transportes o de las embarcaciones que con otros fines sirven de manera transitoria a la Marina de Guerra. Aparece el caso del propietario de un transporte que pide el pago adelantado para la habilitación de la nave; muéstrase la premiosa preparación de transportes para la búsqueda de un contingente de tropas; consígnase, de otro lado, la liquidación que efectúa el Estado de lo que corresponde al propietario de un buque que usa la República; en fín, muy variada es muy rica en incidentes la vinculación entre el Gobierno del Perú y los buques sirven de manera furtiva a los fines de la patria<sup>60</sup>.

## NOTAS AL CAPITULO

1. Oficios del 13 y 17 de marzo de 1823, de Martín Jorge Guise, al Ministro de Guerra y Marina. Guise piensa que el buque reúne muy buenas cualidades "... como son las de ser nuevo, andador, y propio para bloquear qualesquiera Puerto...". En ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. I, p. 176.
2. BOLIVAR, Simón... *Obras Completas*, T. I, p. 831. Lima, 10 de noviembre de 1823.
3. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (IV)*, en *Revista de Marina*, año 51, N° 6, vol. N° 298, noviembre y diciembre de 1965, p. 866, Gota N° 5.— (1821).  
ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 362. Doc. N° 45. 26 de noviembre de 1823.  
En la GUIA DE FORASTEROS, años de 1822 y 1823, se menciona a don Juan Robinson como Comandante del *Valcarcel* (sic).  
En *Ibidem*, año de 1824, se consigna en la misma función a don Juan Elcorrobarrutia.  
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*, Primer periodo, cap. XXII, p. 328, menciona en 1822 al citado Elcorrobarrutia y a 33 hombres.  
Por disposición del 7 de octubre de 1821, firmada por San Martín y Monteagudo, formalmente se establece el cambio de nombre: *Balcárce* en vez de *Pezuela*.— GACETA DEL GOBIERNO, del 13 de octubre de 1821, N° 28.
4. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (V)*, en *Revista de Marina*, año 52, N° 3, vol. N° 301, mayo y junio de 1966, pp. 417-419, Gota N° 5.— (1825).
5. *Ibidem*, en *Revista de Marina*, año 50, N° 5, vol., N° 291, setiembre y octubre de 1964, p. 583, Gota N° 3— (1821).  
En la GACETA DEL GOBIERNO, del 13 de octubre de 1821, N° 28, se consigna el decreto del 7 de octubre de 1821, que establece el cambio de nombre de *Guerrero* por *Belgrano*.  
En la GUIA DE FORASTEROS, años de 1822 y 1823, se registra el nombre del Capitán de Fragata graduado don Guillermo Prunier, como Comandante de la nave.  
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer periodo, cap. XXII, p. 328, registra 60 hombres en la embarcación.  
Por comunicación de Monteagudo a Guise reiterase la orden de comprar el *Guerrero* y el encargo de obtener una rebaja de 2,000 pesos del valor pedido por su dueño. En ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 184. Doc. N° 5. 29 de setiembre de 1821.  
En *Ibidem*, T. I, p. 175, se menciona en marzo de 1823, el bergantín pirata *Belgrano*.
6. *Ibidem*, T. II, p. 383. Doc. N° 13. 17 de enero de 1824.  
En *Ibidem*, p. 381, Oficio del Comandante General de la Escuadra para que el Alférez de Fragata Coé, entregue el mando del *Boyacá*.
7. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, Chorrillos, 27 de diciembre. Oficio de Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.  
En el A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825; pp. 322, 329, 334. 5 y 23 de julio; 31 de julio; 23 de febrero; consignase documentos sobre la fragata *Brown*.  
Una comunicación de Bolívar a Heres, de 1823, alude a un transporte *Brown*. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 831. Lima, 10 de noviembre de 1823.

- Stiglich se refiere a la corbeta *Libertad* "...que en su origen fué la General Brown y después se llamó General Salom". El nombre *Libertad* aparecería en 1827.— STIGLICH, Germán... *Chorrillos*. José O. Laya, p. 49.
8. GUIA DE FORASTEROS, años de 1822 1824.  
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer periodo, cap. XXII, p. 328.  
Véanse las referencias a la fragata *Sacramento*.
  9. Oficio del Comandante General de la Escuadra Martín Jorge Guise, al Ministro de Guerra y Marina, 20 de julio de 1823. En ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 190.
  10. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225.
  11. La carta de Guise es sumamente ilustrativa sobre la falta que ocasiona el bergantín *Congreso* para la marcha de las operaciones.— ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, pp. 182-184, consigna dos cartas del expresado Guise, una del 6, y otra del 20 de mayo.  
En abril de 1823, ordénase que 3,000 pesos de la venta del bergantín *José* se dediquen a la habilitación del *Congreso* y pagos de maestranza. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, pp. 33-34. 16 de abril. Tomás Heres dice en 1824 que "*Entre los buques del Perú que deben ponerse en perfecto estado de guerra, queda comprendido el bergantín Congreso*"— PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, segundo periodo vol. 1, cap. XIX, p. 260.  
GUIA DE FORASTEROS, año de 1824 menciona al *Congreso* con 20 cañones, y su Capitán de Fragata Jorge Young.  
Igual fuente, de 1825, cita al *Congreso* con 20 cañones y con el Capitán de Corbeta Roberto Simpson.  
Ver ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 425.  
GUIA DE FORASTEROS, año de 1826, menciona al bergantín *Congreso* en dos circunstancias, una con 16 cañones y con el Teniente de Navío don Tomás Woolright, del 4to. Departamento Marítimo de Colombia; y otra, con 20 cañones, y el Capitán de Corbeta don Juan Elcorrobarrutia, de la Armada del Perú, y menciona a la Escuadra Unida de Perú y Colombia, a la cual pertenece el *Congreso*.
  12. A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 17-c. Doc. N° 66.  
Por decreto del 6 de febrero de 1822, firmado por Torre Tagle y Guido, se determina el nombre de *Cruz*, en vez de *Prosperina*.— GACETA DEL GOBIERNO, del 9 de febrero de 1822, N° 12. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer periodo, cap. XXII, p. 328, menciona a Santiago Gutt (sic) y la GUIA DE FORASTEROS, año de 1822 registra a Santiago Gold (sic).
  13. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 225-226.
  14. A.H.M.P. ... Año 1823, Carpeta N° 4, legajo N° 9-H. Doc. N° 82. GUIA DE FORASTEROS, años de 1825 y 1826. El *Chimborazo* pertenece originariamente al Cuarto Departamento Marítimo de Colombia.
  15. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 831. Lima, 10 de noviembre de 1823.
  16. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225.
  17. 9 de diciembre de 1821, de Manuel Loro al Director General de Marina. En ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 293-294.  
De Luis de la Cruz, Director General de Marina, al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 11 de diciembre de 1821. En *Ibidem*, p. 293.  
D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225.
  18. *Ibidem*, p. 226.
  19. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 831. Bolívar a Heres. Lima, 10 de noviembre de 1823.
  20. En D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225.  
Se considera a la goleta *Estrella*.— ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 213  
Oficio de Guise al Ministro de Guerra y Marina, 15 de marzo de 1823, en *Ibidem*, T. I, p. 175.  
GUIA DE FORASTEROS, año de 1824.

## NOTAS AL CAPITULO

- En 1821 es su Capitán don Santiago Riovdinos.— ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.* T. II, p. 307. Doc. N° 136. 18 de diciembre de 1821.
21. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 226.
  22. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 275. 7 de noviembre. GUIA DE FORASTEROS, años de 1825, 1826.  
De Bolívar a Salom, Pallasca, 8 de diciembre de 1823. BOLIVAR, Simón, ... *Op. cit.*, T. I, p. 839.
  23. GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de mayo de 1822, N° 39.
  24. *Loc. cit.*, QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*, T. I, p. 197.  
VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, p. 12.  
A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo N° 25-M. Doc. N° 227. 29 de mayo.  
GUIA DE FORASTEROS, años de 1822, 1823, 1824.
  25. OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador don José de San Martín*, T. II, cap. XVII, p. 494.  
ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero II*, en Revista de Marina, Año 51, N° 1, vol. N° 293, enero y febrero de 1965, p. 63, Gota N° 2.— (1820).  
D. A. S. M. ... T. VIII, pp. 225, 313.
  26. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 268, 3 de julio; p. 405, 10 de julio.
  27. MILLER, Guillermo... *Memorias*, T. I, cap. VII, p. 163.  
VALDES, Gerónimo... *Documentos*, T. II, p. 104.  
OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. II, cap. XVII, pp. 487-488.  
ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, en Revista de Marina, año 51, N° 1, vol. N° 293, enero y febrero de 1965, p. 63, Gota N° 2.— (1820).
  28. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 225.  
BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 831. Bolívar a Heres. Lima, 10 de noviembre de 1823.  
BURZIO, Humberto F. ... *Capitán de Navío Hipólito Bouchard al servicio de la Marina de Guerra del Perú*, en el Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, T. IV, pp. 177-178.
  29. GACETA DEL GOBIERNO, del 24 de noviembre de 1821, N° 40.  
QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 76, N° 118.  
BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 839. Bolívar a Salom. Pallasca, 8 de diciembre de 1823.  
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, segundo período, vol. 1, cap. XIX, p. 260.  
GUIA DE FORASTEROS, años de 1822, 1823, 1824, 1825, 1826.  
ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 199. Doc. N° 62, 7 de noviembre de 1821.
  30. De Guise al Ministro de Guerra y Marina, 6 de mayo de 1823, en *Ibidem*, T. I, p. 182.  
A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 34. 18 de abril.  
BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 839. Bolívar a Salom.  
ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero II*, en Revista de Marina, año 51, N° 1, vol. N° 293, enero y febrero de 1965, p. 65, Gota N° 7.— (1823).  
D. A. S. M. ... T. VIII, p. 226.  
GUIA DE FORASTEROS, años de 1822, 1824, 1825, 1826.  
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, Primer período, cap. XXII, p. 328.
  31. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 225.
  32. GUIA DE FORASTEROS, año de 1825.  
A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 336. 27 de abril.
  33. Lima, 16 de agosto de 1821, comunicación de Monteagudo a Cochrane, en D. A. S. M. ... T. VIII, pp. 406, 225

## HISTORIA MARITIMA DEL PERU

34. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, pp. 51-52. 13 de diciembre  
 BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 834. Bolivar a Tomas Heres Huaraz, 25 de noviembre de 1823.  
 PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, segundo periodo, vol. I, cap. XIX, p. 260.
35. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana, Año 1825, p. 336. 27 de abril.  
 D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225.  
 GUIA DE FORASTEROS, año de 1825.
36. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225.
37. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 37. 12 de junio.  
 PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer periodo, cap XXII, p. 328.  
 GUIA DE FORASTEROS, año de 1824.
38. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 225-226.
39. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, en Revista de Marina, año 51, N° 1, vol. N° 293, enero y febrero de 1965, p. 63, Gota N° 1 -- (1819)  
 GACETA DEL GOBIERNO, del 9 de febrero de 1822, N° 12  
 RODRIGUEZ BALLESTEROS, Jose... *Historia de la Revolución y Guerra*, T. II, cap. XLV, pp. 341-342.  
 D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 313-314.  
 PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Op. cit.*, primer periodo, cap. XXII, p. 328.  
 GUIA DE FORASTEROS, años de 1822, 1823, 1824.  
 MILLER, Guillermo. ... *Op. cit.*, T. I, cap. X, p. 204.  
 Elias, en su utilísimo estudio sobre fuentes, transcribe un oficio del Comandante de la Escuadra al Prefecto de Trujillo con el aviso de recibo de los documentos "... relativos a la fuga de la Goleta O'Higgins".
40. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 120.
41. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 225-226.
42. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 831. Bolivar a Tomás Heres Lima, 10 de noviembre de 1823.
43. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 225-226.
44. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 264.
45. A.H.M.P. ... Año 1823. Carpeta N° 2-G, legajo N° 21. Doc. N° 117.  
 GUIA DE FORASTEROS, años de 1825, 1826.
46. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 225-226.
47. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 38. 25 de setiembre.  
 GUIA DE FORASTEROS, año de 1825
48. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina* — T. I, tercera parte, pp. 177-178.
49. GACETA DEL GOBIERNO, del 3 de abril de 1822, N° 27.  
 D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225  
 GUIA DE FORASTEROS, año de 1822, 1823, 1824, 1825, 1826.  
 En la GACETA DEL GOBIERNO, del 3 de abril de 1822, N° 27, el Fiscal honorario de la Alta Cámara de Justicia, don Manuel Garcia, dona 6 onzas de oro para los gastos que ocasione la fragata *Prueba*.  
 El 13 de marzo de 1823 se solicita al Ministro de Hacienda pintura para la fragata *Protector*.— En A.H.M.H.C. ... Sección Republicana, Año 1823, p. 31. 13 de marzo.  
 En el mismo Archivo se encuentra el expediente promovido por don Estanislao Lynch por 217 pesos, valor de los fletes del bergantín *Protector*.— *Ibidem*, Año 1825, p. 310.  
 En 1825, con urgencia, se solicita para el citado *Protector* 20 galones de aguarrás, 7 galones de barniz, 200 esteras de totora, en ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, Chorrillos, 12 de noviembre. De Pablo Romero al Ministro de Guerra.  
 El Comandante General de la Escuadra, Martín Jorge Guise, en sendos oficios del 22 de marzo, 25 de marzo y 20 de mayo de 1823, al Ministro de Guerra y Marina, considera las urgentes necesidades de la fragata *Protector*: vestuario, armas, arreglo de los fogones, cables, etc. — En ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, pp. 176, 178, 183.

## NOTAS AL CAPITULO

49. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (IV)*, en Revista de Marina, año 51, N° 6, vol. N° 298, noviembre y diciembre de 1965, pp. 865-866, Gota N° 4.— (1821).  
RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Op. cit.*, T. II, cap. XLIV, p. 251.  
Hay noticia de un trámite sobre la existencia de sebo en el *Pueyrredón*, en ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 185.
50. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 225-226.
51. *Ibidem*, p. 226.
52. GACETA DEL GOBIERNO, del 27 de julio de 1822, N° 10.  
D.A.S.M. ... T. VIII, p. 226.
53. ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotero (III)*, en Revista de Marina, año 51, N° 4, vol. N° 298, julio y agosto de 1965, p. 463, Gota N° 6.— (1821).  
GACETA DEL GOBIERNO, del 13 de octubre de 1821, N° 28.  
D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225. En otro capítulo de esta obra se estudia con detalle el paso a la patria del *Sacramento*.
54. Sobre la compra del navio *Cumberland*: Carta de O'Higgins a San Martín, Santiago, 17 de agosto de 1818, en ARCHIVO DE DON BERNARDO O'HIGGINS... T. VIII, pp. 76-77-78. Igualmente de O'Higgins a San Martín, Santiago, 23 de julio de 1818, en *Ibidem*, pp. 74-75.  
PEZUELA, Joaquín de la... *Memorias*, p. 638.  
ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, en Revista de Marina, año 51, N° 4, vol. N° 296, julio y agosto de 1965, p. 462, Gota N° 5— (1818).  
OTERO, José Pacifico... *Op. cit.*, T. II, cap. XVII, p. 489. Callao, 6 de Abril de 1821, Cochran al Ministro de Marina de Chile, en D.A.S.M., T. VIII, pp. 313-314.  
La pérdida del *San Martín* en Chorrillos, y la colecta siguiente para adquirir el nuevo buque, son temas que se estudian en otro capítulo de esta obra.
55. BOLIVAR, Simón... *Op. cit.*, T. I, p. 943.  
*Ibidem*, p. 1003. Chancay, 10 de noviembre de 1824, Bolívar a Santander.
56. GACETA DEL GOBIERNO, del 9 de febrero de 1822, N° 12.  
QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, pp. 129-130, N° 42, art. 2°.  
GUIA DE FORASTEROS... año de 1823.
57. D.A.S.M. ... T. VIII, pp. 225-226.
58. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*, T. II, p. 294.  
D.A.S.M. ... T. VIII, p. 225.
59. GUIA DE FORASTEROS, años de 1825, 1826.
60. El suplemento de la *Gaceta del Gobierno* del 22 de mayo de 1822 presenta diversos casos de abonos a propietarios o representantes de buques. En A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 37; hay una referencia a las liquidaciones a diversos transportes. Lima 10 de junio de 1823. En ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, setiembre. *Ibidem*, diciembre, hay referencias interesantes.  
Igual en ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 195.  
*Ibidem*, T. II, p. 309.  
En *Ibidem*, p. 321, aparece el caso de la fragata *Lorenza* que se encuentra destruida en la playa de Mórrope. Tema interesante es el del buque hospital.  
Como es obvio, no se pretende en este capítulo un estudio exhaustivo, total de los buques patriotas.



