

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Siglos XVII y XVIII

Guillermo Lobmann Villena

TOMO IV



Siglos XVII y XVIII

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Siglos XVII y XVIII

Guillermo Lohmann Villena

Tomo IV

*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

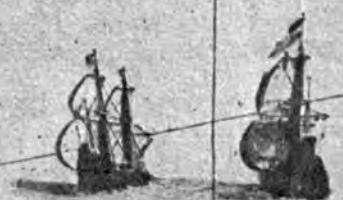
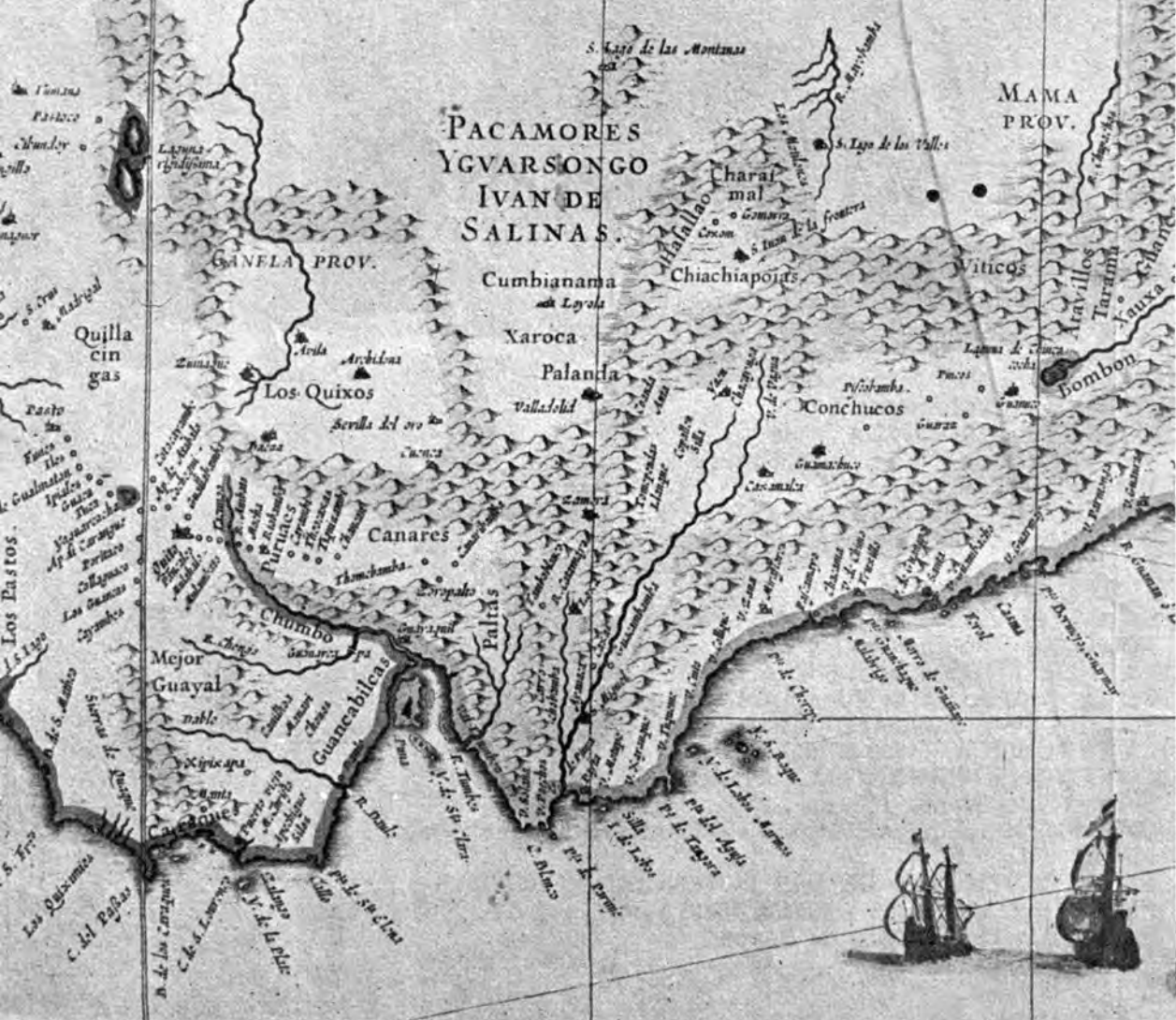
LA INTERVENCION DE LAS POTENCIAS EUROPEAS

EN LATINOAMERICA - 1864 a 1868

Sr. Dr. Alberto Wagner de Reyna

PERU

LINEA EQUINOCTIALI



M A R D

Guillermo Lobmann Villena

SIGLOS XVII y XVIII

Indice

	Pág.
INTRODUCCION	27
El espacio marítimo peruano	27
El mar, medio esencial del comercio y elemento vertebral de la economía durante el virreinato: su defensa	35
Notas a la Introducción	44
CAPITULO I	
<i>LA ESCUADRA VIRREINAL</i>	45
La escuadra virreinal: notas genéricas	45
La escuadra durante el gobierno del Virrey Velasco	47
La expansión hacia Oriente: Fernández de Quirós	49
Las actividades de la escuadra en la época del Marqués de Montesclaros	64
La escuadra en el gobierno del Príncipe de Esquilache	68
Las fuerzas navales bajo el gobierno del Marqués de Guadalcazar	78
La escuadra bajo el virreinato del Conde de Chinchón	83
La escuadra en el período del Marqués de Mancera (1639-1648)	93
La armada en la época del Conde Salvatierra	100
La escuadra bajo el gobierno del Conde de Alba de Aliste	107
La escuadra bajo el gobierno del Conde de Lemos	113
Las fuerzas navales durante el gobierno del Conde de Castellar	118
La escuadra peruana en el gobierno del Arzobispo-Virrey Liñán y Cisneros (1678-1681)	129
La escuadra peruana en la época del Duque de la Palata (1681-1689)	135
La escuadra en la época del Conde de la Monclova (1689-1705)	140
La escuadra peruana durante el interinato de la Audiencia (1705-1707)	151
Las fuerzas navales bajo el gobierno de don Diego Ladrón de Guevara	151
La escuadra en el período del Marqués de Catelfuerte (1724-1734)	152
La marina peruana en la época del Marqués de Villagarcía	157
La escuadra durante el gobierno de Manso de Velasco (1745-1761)	174
La flota virreinal bajo Amat	177
Expediciones al Pacífico suroeste	182
La escuadra durante el gobierno de Guirior (1776-1780)	193
La escuadra durante el mando de Jáuregui (1780-1784)	197
La flota virreinal bajo el gobierno de Croix	201
La legislación	203
Notas al Capítulo	208

	Pág.
CAPITULO II	
LA MARINA MERCANTE	213
Notas genéricas sobre el movimiento marítimo mercantil	213
El litoral y los puertos del Perú	214
Las rutas principales	226
El movimiento marítimo del Callao entre 1615 y 1618	227
El ritmo de los convoyes comerciales	229
El movimiento del Callao a principios del siglo XVIII	236
El movimiento del Callao entre 1725 y 1727	240
El movimiento del Callao entre 1732 y 1735	251
El comienzo del Libre Comercio	255
Transporte del azogue	260
La pesca y las industrias subsidiarias	260
Los astilleros: Guayaquil	262
Los astilleros: Chile	274
Los astilleros: El Callao y puertos vecinos	278
La construcción de las naves	281
Dotación y personal de las embarcaciones	288
El cargamento	290
Reparación y gastos de mantenimiento de los navíos	296
Financiamiento de la escuadra	300
Las instituciones de asistencia social	302
Planteles educacionales	302
Relaciones entre armadores y propietarios	313
El comercio con México	314
El comercio clandestino francés	324
Consecuencias del Libre Comercio	363
Notas al Capítulo	367
CAPITULO III	
LOS PIRATAS	371
Los piratas: factor de perturbación	371
Resonancias de la presencia de Van Noort	377
La expedición de Spielberguen	385
Incursión del pirata L'Hermite	401
Expedición a Valdivia	414
Incursión en Panamá y socorros enviados del Perú (1668)	420
Incursión de ingleses sobre Valdivia (1670)	422
Campaña a Chiloé y el Estrecho en época del Virrey Conde de Castellar	422
Correrías de Bartolomé Sharp (1680-1681)	424
Davis y sus depredaciones (1684-1687)	432
Acciones piráticas durante el gobierno del Conde de la Monclova	442
Correrías del pirata Woodes Rogers (1709)	469
Sucesos en la época del Arzobispo-Virrey Ladrón de Guevara	470
Incursión del Clipperton y Shelvocke	479
Georg Anson y su presencia en el Pacífico	482
Los espías	488
Notas al Capítulo	492

El Virrey Don Luis de Velasco (Museo Nacional
de Historia). Foto: Manuel Romero.



Carta del litoral del Pacífico desde Nicaragua
hasta el Perú (*Mapas Españoles de América*,
Siglos XV-XVII). Biblioteca Nacional,
Departamento de Investigaciones.
Foto: Manuel Romero.

INTRODUCCION

EL ESPACIO MARITIMO PERUANO

El Perú, en la época virreinal, en el esquema de las rutas marítimas que se extendían a lo largo de nuestro litoral, engendró exclusivamente un tráfico de cabotaje que se desarrolla hacia el Norte y hacia el Sur, paralelo al perfil de la costa. Sólo de un modo esporádico se intentó cruceros hacia el Oeste, proyectando su influencia sobre la remota Oceanía y los archipiélagos adyacentes, empero sin que esas expediciones, de un simple carácter exploratorio, se tradujeran en una relación permanente ni en contactos regulares, como era el caso del famoso galeón de Manila en el cuadro de las comunicaciones marítimas de la Nueva España con el Oriente. Se trató en el caso del Perú, de campañas que en unos casos responden al idealismo de sus promotores —Fernández de Quirós a principios del siglo XVII— o a iniciativas sin continuidad, como las que durante la época del Virrey Amat culminaron con los contactos con Tahití.

En tal virtud, la navegación frente a nuestras costas se limitó a conectar entre sí las diversas fuentes de aprovisionamiento, teniendo como foco primordial el Callao, y a rutas de alta mar, que servían de enlace con Centroamérica, Panamá y Chile, a fin de conducir al Norte productos de la tierra y metales preciosos, que serían transbordados en el Istmo con destino final a España, con el propósito de importar de aquellos lugares artículos manufacturados, ya procedentes de la misma Europa, ya de efectos

orientales, que tenían como punto de carga Acapulco. De esta suerte, tanto por lo que se refiere al Norte como al Sur, el Perú venía a ser un emporio de trueque y de concentración de todas las riquezas del Alto Perú, que constituían el principal medio de pago de todo lo que era menester acarrear de fuera.

Pero el mar peruano no sólo era camino y fuente de riqueza. En no pocas oportunidades también fue teatro de escenas guerreras, en las que se hacía patente de una parte la audacia y la codicia de los piratas, y de otro lado, el valor y arrestos de nuestros marinos, que en condiciones de adversidad sabían hacer frente a esos desalmados.

De esta forma, sobre cada uno de ambos aspectos --marina mercante y marina de guerra-- versan sendos capítulos del presente trabajo.

No es un secreto que las comunicaciones marítimas ejercen una influencia decisiva en el proceso formativo de una entidad económica, y en última instancia, de su espacio político. Las características geográficas del litoral peruano, en una época en que las comunicaciones terrestres a lo largo del mismo eran sobre toda ponderación penosas, imponían evidentemente el aprovechamiento al máximo de los servicios marítimos. Es revelador el hecho de que inclusive a mediados del siglo XVI se hubiese importado camellos para mantener el servicio de transporte a través de los arenales, lo cual ofrece la medida de las proporciones que asumía el reto del territorio al propósito humano de relacionar las ciudades entre sí. Desde luego estos obstáculos no solamente afectaban a las comunicaciones a lo largo de la costa, sino que proyectaban su influencia sobre la sierra, y el *hinterland* también requería ser abastecido a través del mar, una de cuyas rutas más importantes era precisamente la que comunicaba el Callao con el Sur a través del puerto de Arica. De hecho, la comunicación entre la zona de Potosí y de la altiplanicie en términos generales, desembocaba en todo su volumen en Arica, y lo propio cabe decir por analogía de otras áreas del territorio del virreinato peruano.

Por otra parte, la gravitación política de Lima atraía sobre el Callao una paralela gravitación de orden comercial y mercantil, que requería para su movilidad el servicio regular de barcos. El Perú, de hecho, se encontraba asomado sobre un mar de cabotaje, tanto hacia el Norte como hacia el Sur, ya que hacia el Oeste la enorme distancia que se interponía entre el continente y las tierras de Oceanía no era campo favorable para un intercambio comercial. El mismo imperativo de la Geografía señalaba al litoral peruano una nota distintiva que conviene tener en consideración a la hora de evaluar la proporción del comercio y el volumen de las embarcaciones que surcaban nuestras aguas. Las rutas marítimas que conectaban al virrei-

INTRODUCCION

nato con el exterior, es decir con Panamá y con México o los puertos centroamericanos, y las que mantenían el tráfico interno, tales como las que enlazaban el Callao con Arica y Chile, aparte del cabotaje propiamente dicho, se deslizan a lo largo del litoral, con todas sus ventajas y servidumbres.

No tenemos todavía conocimientos lo suficientemente precisos acerca de diarios de pilotos que nos permitan formarnos idea exacta de las dificultades que se afrontaban a lo largo de una navegación en nuestros mares, ni de otros aspectos que ofrezcan una imagen cabal de cómo se superaban aquellas dificultades. Tampoco las informaciones fragmentarias que han llegado hasta nosotros dan pie para trazar un panorama exacto de las condiciones náuticas de cada ruta, de suerte que resulta muy peligroso emitir opiniones sobre este extremo del problema.

No es aventurado afirmar que la geografía del espacio marítimo peruano tendía a que el virreinato fuese en el fondo una talasocracia al estilo de Grecia o de Venecia, es decir, un modo de ser marítimo, si no hubiese existido el enorme contrapeso de la economía minera, radicada principalmente en la región de los Charcas. De esta suerte, la macroeconomía del virreinato se imponía sobre la microeconomía de áreas locales o de contactos zonales, como los que representaban, a grandes rasgos, los núcleos de la costa Norte, el Sur chico, las rutas Callao-Arica, Callao-Guayaquil-Panamá o Callao-Valparaíso-Concepción.

Por otra parte, así como hoy el Perú representa un foco central dentro del complejo de las redes de líneas aeronáuticas de Sudamérica, en la época del virreinato el Perú se hallaba en el centro de un amplio radio de acción, cuyo eje lo constituía el Callao, lugar desde donde se re-distribuía todo lo que afluía desde las procedencias impuestas por la política económica de los monarcas españoles. Esto constituía un factor de evidente influencia sobre la historia socio-político-económica, basado en un elemento de considerable repercusión, el de la explotación del mar, dentro de un proceso encaminado hacia la prosperidad. La falta de estudios profundos sobre la economía en el virreinato impide adelantar un juicio crítico sobre la incidencia de las funciones propias de las comunicaciones marítimas en el cuadro de la vida política y en el desarrollo de las agrupaciones humanas, condicionando su subsistencia al aprovisionamiento por la vía marítima y la atención de sus necesidades por el mismo conducto. Sin embargo, basta recordar el panorama que en este orden ofrecía nuestro país hasta hace treinta o cuarenta años, para inferir por analogía el cuadro general de la época virreinal.

Es incuestionable que la ubicación del Perú, estrictamente hablando de su territorio y sin incluir los países que actualmente constituyen naciones independientes, articulado dentro del ámbito sobre el cual proyectaba su influencia, lo colocaba en lugar

privilegiado sobre el escenario geográfico y económico, y por consiguiente, planeaba una vital exigencia de unidades de transporte marítimo que facilitaran la conexión entre los distintos puntos de producción y de consumo; en cambio, la dificultad en conseguir las primeras materias constituía un serio obstáculo para una expansión de la industria constructora que estuviera al compás de tales necesidades y requerimientos. En nuestro territorio, y hablando siempre en términos de volumen remunerador, no era posible obtener con facilidad ni las maderas apropiadas, ni hierro o cobre, ni sustancias para las faenas de calafateado, ni muchos otros elementos indispensables para emprender la construcción de barcos en condiciones favorables y de forma que no resultara una empresa onerosa. Tales obstáculos indiscutiblemente frenaban todo intento de crear una industria constructora netamente peruana, y si hemos de atenernos a las referencias que hasta nosotros han llegado, los armadores que desplegaban actividades en nuestro litoral no tenían otro camino que acudir a Guayaquil, en primer término, y en menor escala a los astilleros chilenos, para ordenar la construcción de embarcaciones de alto bordo con las cuales pudiesen estar en aptitud de prestar servicios a lo largo de la costa de nuestro país, con posibilidad de extender esas líneas hasta lugares distantes, principalmente el Istmo de Panamá.

No hay todavía investigaciones serias, realizadas sobre fondos documentales fehacientes, que nos permitan trazar una síntesis seria sobre el volumen de las obras ejecutadas en nuestros astilleros, ni su distribución. Tampoco podemos aducir datos fidedignos sobre el volumen ni la índole de los cargamentos que en los distintos puertos del Perú se embarcaban, estadística que nos permitiría deducir la cuantía del movimiento comercial en cada uno de ellos, y de ahí a su vez conjeturar la importancia de la flota mercante que surcaba por nuestro litoral. En otro capítulo de este estudio se ha indicado el flujo de entradas y salidas de barcos en el Callao en cortos lapsos, pero desconocemos el comercio de cabotaje entre los demás puertos y el tonelaje mismo de las unidades que echaron el ancla en nuestro primer puerto, y como resultado, estamos a ciegas sobre las verdaderas proporciones del tráfico que nos ocupa.

Desde el punto de vista de la estrategia marítima a que tenían que abocarse los virreyes, en su investidura de Capitán General, esto es, supremo jefe de las fuerzas defensivas bajo su mando, eran dos las puertas que ofrecía el Pacífico que franqueaban el acceso a nuestras aguas de naves extranjeras, que viniesen con propósitos bélicos: una, que no podía cerrarse, aunque se realizaron intentos a finales del siglo XVI para entorpecer por todos los medios el tránsito por esa vía a embarcaciones que no enarbolasen pabellón español, y la segunda, me-

INTRODUCCION

nos practicable para tales incursiones. La primera era el Estrecho de Magallanes, que ofrecía no pocos obstáculos a su tránsito como consecuencia de los adversos factores representados por las corrientes y los vientos desfavorables para la navegación. Por otra parte, aun en el supuesto de que pudieran atravesarse sus tortuosos canales, la prolongada navegación que era necesaria hasta llegar a él desde los puntos de partida en Europa, obligaba en la práctica a reducir el contingente de la dotación, a fin de que su número no excediera de las posibilidades de abastecer sus necesidades en vituallas y recursos humanos. Aparte, los ásperos temporales exigían para hacerles frente barcos robustos y a la salida, ya en aguas del Pacífico, una base, aunque precaria, para refrescar provisiones y reparar los daños inevitables en tan dilatadas singladuras, en donde el casco y la obra muerta, así como el velamen, pudiesen repararse a fin de emprender la campaña de rapiña y de depredaciones sobre nuestras costas y los barcos mercantes que frente a las mismas cruzaban empeñados en su pacífico menester de surtir de artículos de primera necesidad a las aisladas poblaciones diseminadas a lo largo de nuestro litoral.

La organización de empresas provistas de tales requisitos no estaba al alcance de los piratas, de ordinario gente sin elementos apropiados, y que se reunían de un modo precario para acometer a embarcaciones indefensas, pero que (como se explica en otro lugar de este trabajo) procuraban eludir un enfrentamiento directo con la escuadra virreinal.

En cambio, el otro postigo —el que representaba el Istmo de Panamá— demostró, a partir de 1670, ser vulnerable, sobre todo desde que la Corona española perdió la isla de Jamaica y Curazao cayó en manos de los bandoleros del mar, que paulatinamente fueron acrecentando sus bases en las diversas islas de Barlovento. Desde aquí se organizaban expediciones dotadas de número importante de fuerzas de choque y de elementos bélicos, que les permitían arrollar a las precarias defensas organizadas a última hora por los lugareños.

El Marqués de Montesclaros, en 1615, decía que el Perú ofrecía tantas ventajas para un eventual desembarco de enemigos procedentes del mar, "que casi podemos decir es todo playa". En efecto, hasta los elementos de la naturaleza se mostraban propicios para esta clase de expediciones: los vientos, que soplaban con uniformidad y en nuestro litoral jamás con ímpetu tormentoso, y amplias ensenadas y costas muy extendidas, aparte de villorrios aislados entre sí, de forma que toda acción defensiva quedaba librada a la iniciativa propia de las autoridades locales, sin que pudiera montarse un sistema coordinado de defensa, que en un momento dado pudiera ponerse en acción. Compensaban estas desventajas las circunstancias de que preci-

samente por la lejanía de sus bases, los invasores no pudiesen contar ni con contingentes de importancia, ni con armamento susceptible de ser utilizado en un desembarco, y hasta el mismo hecho de la enorme distancia que los separaba de sus puntos de procedencia, ocasionaba con frecuencia epidemias de escorbuto y otros estragos propios de largas travesías, que mermaban en cuantía nada desdeñable la fuerza combativa de esas huestes, reduciendo así la desproporción entre los agresores y las tropas colecticias reclutadas apresuradamente entre los elementos hábiles que vivían en los lugares objeto de la agresión.

Por un vano espejismo, se consideró durante mucho tiempo que las costas peruanas, dada la enorme distancia que las separaba de los focos de preparación de expediciones piráticas, estaban a cubierto de toda agresión. Ni la repetición de tales incursiones, ni el hecho de que ya en la segunda mitad del siglo XVII las bases no estuviesen tan remotas, sino que los asentamientos en las islas del Caribe hubiesen aproximado considerablemente el peligro, movió a los gobernantes del virreinato peruano a modificar su criterio de que solamente en casos de emergencia era necesario poner en estado de defensa al país, pudiendo abandonarse el resto del tiempo a un cómodo estado de inacción. El Marqués de Montesclaros resume esta postura en su *Relación de Gobierno*¹. El criterio de cimentar la defensa de nuestro litoral precisamente en el hecho de que sus costas fuesen abiertas y dilatadas y de que los invasores con dificultad hallarían un lugar donde refrescarse o eventualmente encontrasen apoyo por parte de la población, no carecía desde luego de fundamento. Ninguna de las islas situadas frente al territorio peruano brindaban abrigo para establecer una base, que no fuese una recalada precaria, pero formadas en su mayoría por agrestes promontorios, sin vegetación ni terreno favorable para emprender operaciones de refresco, es evidente que tenían que quedar descartadas a la hora en que los piratas trazaran su plan de acción en aguas del Pacífico.

Por lo que concierne a la posibilidad de poner pie en tierra, los vastos arenales del litoral no ofrecían mejores perspectivas, y cuando lo intentaron en las proximidades de los lugares habitados, la hostilidad de la población lugareña se hacía patente reduciendo a terreno calcinado el teatro de operaciones u ofreciendo tenaz resistencia, que obligaba a los invasores a reembarcarse sin demora.

Por otra parte, la vastedad del ámbito marítimo que se extiende frente a nuestras costas, era otro factor que debía tomarse seriamente en cuenta a la hora de estudiar los aspectos positivos y los negativos de la formación de una escuadra virreinal estable. Los dilatados espacios que se encuentran frente al Perú,

INTRODUCCION

en cuya inmensidad sólo por un accidente fortuito era dable localizar al invasor, retraían a las autoridades virreinales de formar armadas que saliesen al encuentro de los piratas, a quienes bastaba simplemente esquivar el combate, para inutilizar cualquier acción represiva contra ellos, que además se amparaban en sus operaciones bajo el signo de la sorpresa, cayendo sobre indefensas embarcaciones del tráfico de cabotaje o asaltando minúsculos villorrios desprovistos de toda protección artillera.

El principal comercio de los productos del país se realizaba por unos cuantos puertos —cinco o seis—, a los cuales afluían, para luego ser conducidas al interior y a la Altiplanicie, las mercaderías procedentes de España a través del Istmo de Panamá, adquiridas en la famosa feria anual de Portobelo. Apostados los piratas en las alturas de dichos puertos, las presas se les venían a las manos, o si era necesario, se atrevían a situarse a la entrada de los respectivos fondeaderos.

La navegación por nuestro mar, a lo menos hasta la época del Virrey Guirior, fue meramente empírica y rutinaria, de suerte que los llamados maestros y pilotos de los buques que recorrían aguas peruanas, se guiaban por determinadas señales de la costa, que indefectiblemente habían de reconocer, ya a la subida, es decir en el viaje hacia el Sur, a contra-corriente; ya a la bajada, esto es, con rumbo hacia el Norte, beneficiándose del flujo de la corriente peruana.

El viento Sur que sopla, de un modo constante, a lo largo de la costa, era un poderoso agente favorable para los corsarios. El litoral de Chile, desde el Cabo de Hornos, corre de Sur a Norte hasta Arica, donde sufre una inflexión hacia el noroeste hasta Cabo Blanco, de modo que todo velero que entrase en el Pacífico, bien montando el Cabo de Hornos, bien atravesando cualquiera de los estrechos de Magallanes o de Lemaire, desde el momento en que venciera cualquiera de estos obstáculos, podía recorrer a su gusto, con viento largo, desde el extremo meridional hasta su punto más oriental. Esta circunstancia era favorable a los piratas: todas sus campañas se realizaron gozando ellos del barlovento, como Spilberguen, Lemaire, Rogers, Clipperton... y lo corrobora el hecho de que retornaron a su punto de partida utilizando la vía del Oriente, o lo que es lo mismo, mientras estaban en el Pacífico no querían navegar con viento a proa, como quienes tenían que salir a hacerles frente.

Facilitaba asimismo la acción de los corsarios un hecho de evidente gravedad: no obstante que estaba ordenado, por reiteradas disposiciones emanadas de las autoridades metropolitanas, que los buques mercantes no saliesen a la mar sino debidamente artillados, o por lo menos con bocas de fuego competentes para su protección, en la práctica este requisito no se observaba, o cuando más, se hacía un simulacro de cumplimiento.

presentándose un armamento que distaba mucho de revestir las condiciones mínimas adecuadas a su cabal utilización.

Por otra parte, los buques solían abarrotarse de carga, y llegaba la codicia a tal extremo, que las unidades navegaban bajo los límites de la más elemental seguridad. La consecuencia inevitable era que las embarcaciones se volvían pesadas y torpes en sus maniobras, obedecían mal los golpes del timón y en definitiva, se encontraban en situación de inferioridad frente a la movilidad ágil de los adversarios, que podían concentrar todo su esfuerzo en aniquilar un rival que tan fácilmente estaba a merced de ellos.

Es incuestionable que la presencia de piratas a lo largo de nuestro litoral acarreaba considerables perjuicios en todos los órdenes, gravitando principalmente sobre la economía. Como consecuencia del clima de inquietud y desconfianza, no se remitía en absoluto caudales a Panamá; se interrumpía o, por lo menos, mermaba en proporción importante el tráfico de cabotaje, temeroso de que los pequeños bajeles cayesen en manos del enemigo; se dilataba el traslado de la plata extraída en Potosí, con el colapso general, ni se importaban mercaderías, ya fuese de España a través del Istmo, ya originarias del Oriente a través del trasbordo en Acapulco. Inclusive, como en 1684, se decretaba la absoluta inmovilidad de todo género de embarcaciones, que debían permanecer concentradas en el Callao o en los puertos en donde pudiesen estar bajo el amparo de artillería de tierra o defendidas de cualquier sorpresa desagradable. Como se produjera de inmediato una creciente escasez de artículos de primera necesidad, se hizo necesario dejar en suspenso tal medida, que por otro lado podía traer consigo que las fuerzas enemigas entablaran un bloqueo y asediaran las plazas con mayor estrechez aún que la que las propias autoridades virreinales se imponían a sí mismas, o dejaran sin aprovisionar otros lugares, como Panamá, que sin las harinas importadas de la costa Norte del Perú no podía subsistir sin envíos periódicos.

El Conde de Lemos, con clara visión de lo porvenir, expresaba en 1671 su preocupación en orden al Tratado de Paz ajustado con Inglaterra, pues al permitirse la entrada oficial de tres o cuatro bajeles, con pretexto de arribada o por alguna urgente razón (artículos X y XII), se ponía al continente entero en conocido riesgo, respecto de no existir en las costas peruanas defensas apropiadas ni posibilidad de ofrecer resistencia proporcionada a las fuerzas atacantes².

INTRODUCCION

EL MAR, MEDIO ESENCIAL DEL COMERCIO Y ELEMENTO VERTEBRAL DE LA ECONOMIA DURANTE EL VIRREINATO: SU DEFENSA

La navegación y en general, las industrias marítimas se articulaban sobre la base de centros consumidores de la envergadura de Lima o de los puertos (como Arica o Guayaquil) que tenían detrás de sí un vasto territorio al cual servían de enlace con las grandes rutas marítimas. Las mercaderías que se distribuían por todo el ámbito del virreinato necesariamente tenían que ser desembarcadas en el Callao, para ser repartidas por el resto del país. En el Callao vaciaban los navíos los cuantiosos cargamentos que después de un trasbordo en el Istmo, llegaban desde España.

En efecto, ha sido tradicional la imagen de que lo único que realizaban los barcos de entonces era llevarse el oro y la plata arrancados de las minas, para llenar las arcas de la Monarquía. Esa leyenda, como todo tópico, tiene naturalmente su parte de verdad, pero nadie se ha detenido a considerar cómo esos mismos veleros volvían llenos hasta las cubiertas de no pocos de esos mismos metales preciosos convertidos en bienes de establecimiento y en bienes suntuarios: cuadros, retablos, imágenes, muebles, joyas, obras de arte que dieron a Lima su auténtico rango de capital de un Virreinato.

En los archivos yacen los papeles suficientes para reconstruir ese tráfico que ayudará a trazar una imagen completamente distinta de la idea tradicional de que el intercambio comercial sólo resultaba beneficioso para la metrópoli.

Los criterios en orden al sistema defensivo costero se agrupaban con arreglo a tres temperamentos: los que entendían que no era necesaria ninguna cobertura, supuesta la distancia de nuestras costas de las bases de origen en Europa y la dificultad de franquear un conjunto de naves de cierto poderío el Estrecho de Magallanes, como lo demostraba la experiencia, pero la verdad es que eso no era impedimento para que una vez ya dentro del Océano Pacífico, se agruparan, aun desarbolados y en precarias condiciones de navegabilidad los veleros extranjeros, como se comprobó en la segunda mitad del siglo XVIII, en que convoyes formados por embarcaciones españolas cruzaron las regiones australes sin estorbo de consideración.

El segundo criterio se reducía a fiar la protección del territorio virreinal a cuerpos de ejército en tierra, de preferencia formados por destacamentos de caballería, que a la verdad se demostró ser un recurso costoso y expuesto a eventuales fracasos, en razón de ser la expresada caballería inexperta y falta de la preparación técnica indispensable para salir a campaña contra unas huestes aguerridas y dispuestas a todo género de esfuerzos.

En tercer lugar se hallaban quienes consideraban que el único resguardo efectivo consistía en fuerzas navales, definidas como fortalezas móviles. A juicio de quienes se alineaban bajo esta tercera corriente, era indispensable sustentar una armada compuesta de unidades en número competente, o por lo menos una escuadra integrada por pocos, pero sólidos buques de guerra, de los cuales dos por lo menos cruzaran desde Juan Fernández a las costas chilenas, a fin de actuar como vigías y salir al encuentro de cualquier incursión enemiga. Aunque en la teoría este último sistema se acreditaba como el más idóneo, en la práctica resultaba sumamente costoso, y ni aun acudiendo al recurso de autorizar el corso podían cubrirse los gastos que demandaba sostener de un modo permanente una flota. Así quedó demostrado en la época del gobierno del Príncipe de Santo Buono³.

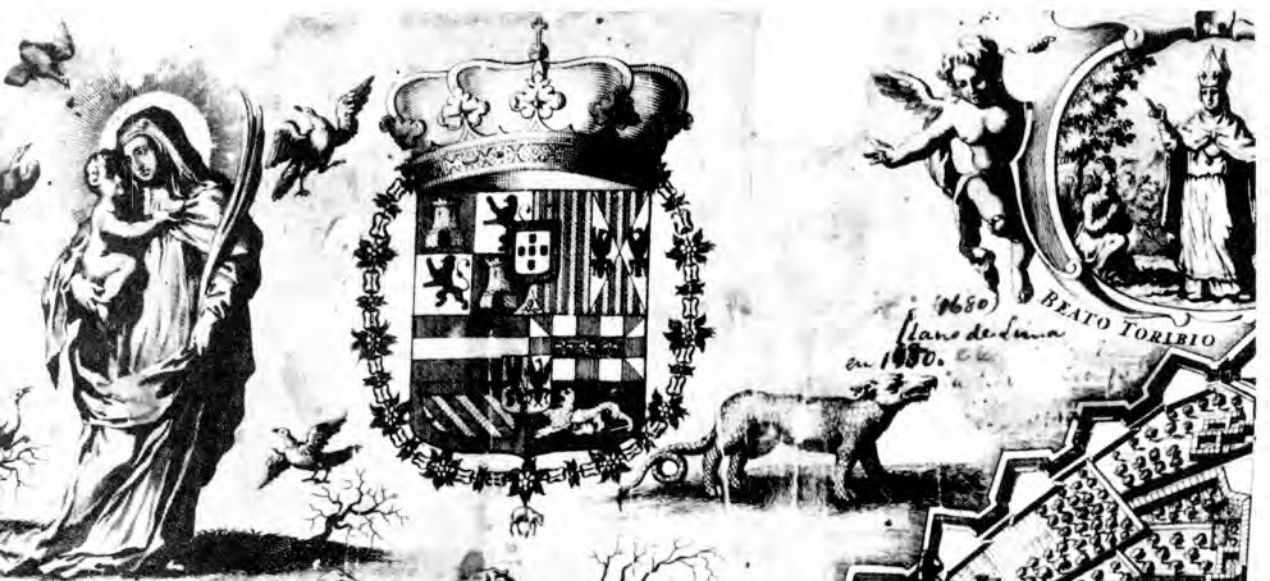
Las costas peruanas, de extensión desmesurada y abiertas todas al viento reinante en ellas, permitían que un solo bajel burlase la vigilancia de muchos, con escaso gasto del que atacaba y con grandes desembolsos por parte del que estaba empeñado en la defensa. Por lo mismo, la defensa del litoral terminó estando confiada a su propia configuración, esto es, costas secas, estériles, arenales interminables, en donde salvo unas pocas caletas, sólo Guayaquil, Paita, Callao y Arica eran puertos que merecieran el nombre de tales.

A todas luces eran de suma importancia las armadas, pero se confrontaba la singular distribución del país: por una parte era inmenso el costo de mantener una flota permanente, y de otro lado, la inacción, con grave carga para el Erario, no justificaba tales desembolsos para salir al encuentro de un adversario que a lo mejor sólo hacía su aparición en aguas del Pacífico tras un intervalo de decenios, como ocurrió desde que en 1624 desapareció de nuestras costas la armada holandesa que viniera al mando de L'Hermite, hasta que medio siglo después Sharp y sus compañeros irrumpieron nuevamente en nuestras aguas.

No era tampoco desdeñable la acción dañina de la *broma*, que hacía imposible la formación y subsistencia de un gran número de embarcaciones, teniendo que limitarse a unas pocas, a fin de evitar el deterioro de los cascos. Por eso, usualmente la escuadra virreinal se componía de tres unidades, a saber: Capitana, Almiranta y Patache, que eran los suficientes para conducir los caudales del Estado y servir de convoy a las armadas que se despachaban a Panamá, aparte de cumplir misiones tales como el resguardo de nuestro litoral ante la presencia de piratas y perseguir el comercio ilícito.

Había otro orden de factores que incidían en el mismo problema: los puertos de la costa, considerados en sí mismos, ofrecían

Plano de Lima en 1680



- | | |
|------------------------|----------------|
| 1. Palacio de gobierno | 21. Iglesia de |
| 2. Casa de la | 22. Iglesia de |
| 3. Casa de la | 23. Iglesia de |
| 4. Casa de la | 24. Iglesia de |
| 5. Casa de la | 25. Iglesia de |
| 6. Casa de la | 26. Iglesia de |
| 7. Casa de la | 27. Iglesia de |
| 8. Casa de la | 28. Iglesia de |
| 9. Casa de la | 29. Iglesia de |
| 10. Casa de la | 30. Iglesia de |
| 11. Casa de la | 31. Iglesia de |
| 12. Casa de la | 32. Iglesia de |
| 13. Casa de la | 33. Iglesia de |
| 14. Casa de la | 34. Iglesia de |
| 15. Casa de la | 35. Iglesia de |
| 16. Casa de la | 36. Iglesia de |
| 17. Casa de la | 37. Iglesia de |
| 18. Casa de la | 38. Iglesia de |
| 19. Casa de la | 39. Iglesia de |
| 20. Casa de la | 40. Iglesia de |



S. IVAN EVANGERISTA



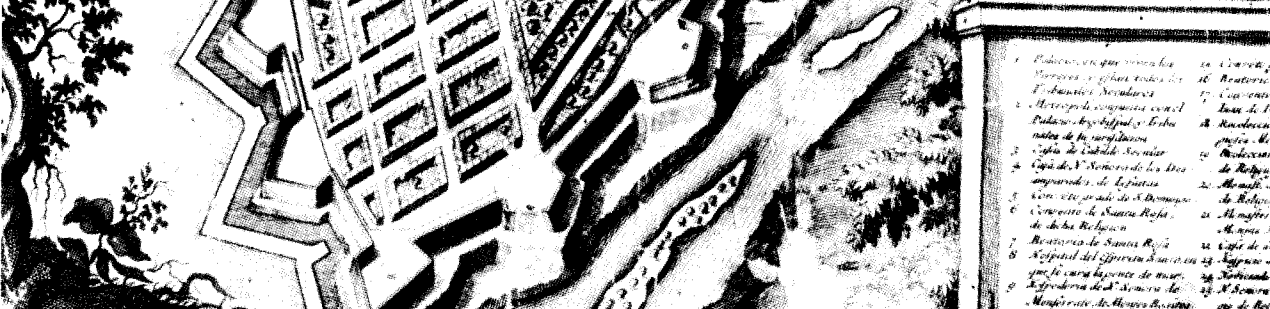
S. FRANCISCO SOLANO

1. La Merced	20. Iglesia de la Concepcion	41. Hospital de S. Juan para los
2. Maria	21. Sagrario	42. Hospital de S. Bernardino para
3. San Pedro de San	22. Casa vicaria de S. Francisco	43. Iglesia de S. Antonio
4. San Juan de los	23. Colegio de S. Felipe	44. Real casa de S. Bern. y de
5. San Sebastian	24. Hospicio	45. Colegio de S. Juan de los
6. San Francisco	25. Hospital de S. Pedro para	46. Hospital de S. Juan de los
7. San Antonio	26. Hospital de S. Pedro	47. Hospital de S. Juan de los
8. San Juan de los	27. Comendacion de S. Juan	48. Hospital de S. Juan de los
9. San Juan de los	28. S. Felipe Colegio Real	49. S. Juan de los
10. San Juan de los	29. S. Juan de los	50. S. Juan de los
11. San Juan de los	30. Hospital de la Caridad para	51. S. Juan de los
12. San Juan de los	31. Hospital de S. Juan de los	52. S. Juan de los
13. San Juan de los	32. Colegio de S. Juan de los	53. S. Juan de los
14. San Juan de los	33. S. Juan de los	54. S. Juan de los
15. San Juan de los	34. S. Juan de los	55. S. Juan de los
16. San Juan de los	35. S. Juan de los	56. S. Juan de los
17. San Juan de los	36. S. Juan de los	57. S. Juan de los
18. San Juan de los	37. S. Juan de los	58. S. Juan de los
19. San Juan de los	38. S. Juan de los	59. S. Juan de los





VTA ROSA DE SANTA MARIA



- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 1. Palacio en que vivió la | 16. Capilla de San Juan |
| 2. Capilla de San Juan | 17. Capilla de San Juan |
| 3. Capilla de San Juan | 18. Capilla de San Juan |
| 4. Capilla de San Juan | 19. Capilla de San Juan |
| 5. Capilla de San Juan | 20. Capilla de San Juan |
| 6. Capilla de San Juan | 21. Capilla de San Juan |
| 7. Capilla de San Juan | 22. Capilla de San Juan |
| 8. Capilla de San Juan | 23. Capilla de San Juan |
| 9. Capilla de San Juan | 24. Capilla de San Juan |
| 10. Capilla de San Juan | 25. Capilla de San Juan |
| 11. Capilla de San Juan | 26. Capilla de San Juan |
| 12. Capilla de San Juan | 27. Capilla de San Juan |
| 13. Capilla de San Juan | 28. Capilla de San Juan |
| 14. Capilla de San Juan | 29. Capilla de San Juan |
| 15. Capilla de San Juan | 30. Capilla de San Juan |

INTRODUCCION

poco existía un número determinado de naves que formasen las escuadras enemigas, que podían oscilar desde grupos de una decena o más, hasta naves aisladas sobrevivientes del paso del Estrecho de Magallanes. Por otra parte, tampoco existía regularidad alguna en cuanto a la periodicidad de su aparición en el teatro de operaciones del Pacífico, pues al fin y a la postre estaba condicionado a la evolución de la política internacional en Europa, a las contingencias de las actividades de los bucaneros en el Caribe y a mil otras circunstancias, que traían consigo que a veces menudeara la presencia de naves piráticas en nuestras aguas, y en cambio ocurriese que luego transcurrieran decenios sin que asomara uno solo por nuestro horizonte. Todo esto introducía un factor de contingencia: no era en consecuencia razonable equipar una escuadra con todos los requisitos exigidos por la técnica naval para que al fin y al cabo no tuviese actividad previsible en qué ocuparse durante prolongados períodos de tiempo.

Desde luego nadie impugnaba la suma importancia que debía asignarse a la existencia estable de una flota de guerra que custodiara nuestro litoral, pero se confrontaba la singular constitución de nuestro territorio: por una parte, el inmenso costo de manutención, y de otro lado, la inacción en que estarían durante prolongados lapsos, con grave carga para el Erario, la misma inacción hacía que los cascos de las naves de guerra sufriesen del ataque de los elementos atmosféricos y debajo de la línea de flotación, de la agresión de la *broma* y otros factores de deterioro, que hacía sumamente onerosa la subsistencia de un gran número de bajeles, limitándose por lo tanto por ser lo más cuerdo, a sólo tres o cuatro, que eran los suficientes para conducir el tesoro y atender a las necesidades de protección de los convoyes.

Por otra parte, lo regular era que el enemigo no hiciese frente a la escuadra virreinal, ya que sus cascos solían ser más bien endebles y ligeros para facilitar precisamente la navegación y la escapatoria, y de ahí también que su dotación de bocas de fuego no fuese muy considerable, ya que no debe perderse de vista que al fin y al cabo eran piratas, que sólo venían a asaltar embarcaciones indefensas, y no era su finalidad luchar por algún ideal o defender su honra. Limitados a acciones sorpresivas y fortuitas y a huir en cuanto avizorasen una superioridad de armamento o de fuerzas, lo cierto es que aunque las naves de la escuadra peruana intentaran por todos los medios trabar combate con ellos, no podían darles alcance supuesto que ellos rehuían por todos los medios la confrontación directa y a su vez los buques de guerra virreinales, pesados y lentos, tampoco podían darles alcance o cortarles la retirada.

En resolución, la marina de guerra en nuestro litoral no tenía más que una razón principal de existencia: patrullar la costa y servir de protección a los buques mercantes que transportaban las riquezas de las minas del Perú hasta el Istmo de Panamá, desde Arica y desde el Callao, y volver cargados de mercaderías adquiridas en la feria de Portobelo, donde aquellos tesoros eran transbordados para ser conducidos a Sevilla y a Cádiz.

Nada más justo que desear tener el mar libre de piratas y enemigos, pues si no se les exterminaba, el comercio se retraía de sus actividades y las transacciones experimentaban una merma de consideración, aparte de que el ritmo económico en general del virreinato sufría un colapso, ya que el normal abastecimiento de los productos, inclusive alimenticios, experimentaba sensibles trastornos. La paralización se apoderaba de todo el cuerpo social. Considerada bajo este aspecto la necesidad de una armada en el Pacífico, era incuestionable que debía allegarse todos los medios para que existiera en la realidad, pero esa era una necesidad que no superaba el orden secundario, puesto que la presa de uno que otro navío con barras de plata resultaba muy contingente y con dificultad compensaba los gastos de una expedición pirática.

El siglo XVIII abre un nuevo planteamiento: siendo el objetivo principal de los piratas que infestaron las aguas del Pacífico apoderarse de la escuadrilla que llevaba los caudales a Panamá, al extinguirse el sistema de los galeones, y sólo de tarde en tarde y de un modo irregular se remitían los caudales tanto del Rey como de particulares a Panamá, ni los piratas los buscaban, ni había, en última deducción, necesidad de buques que los fueran custodiando.

En efecto, al desaparecer el régimen de los galeones y ser sustituidos por el de los buques de registro, que navegaban por el Cabo de Hornos, no sólo se diseminó en muchos buques los caudales que se conducían a la metrópoli, sino que se hizo más difícil capturarlos, pues no era lo mismo recorrer sólo el trayecto del Callao a Panamá por una ruta conocida y en convoy, que recorrer del Callao al extremo Sur del continente, remontando el Cabo conforme a la ruta que estimase oportuna.

El contrabando francés, que tantos millones de pesos absorbió de las costas del virreinato, fue otro factor para que en los primeros años del mencionado siglo no se movieran mucho los holandeses y los ingleses a buscar en el Pacífico las riquezas que antaño excitaban su concupiscencia. Los buques franceses venían bien artillados y no pocas veces formaban una escuadra junto con barcos peruanos para rechazar unidos a los corsarios de otra nacionalidad, que no se exponían a un seguro fracaso.

La ausencia de corsarios hacía a su vez cada día menos necesaria la existencia de una escuadra de guerra, y de esta suerte,

INTRODUCCION

ante atenciones de mayor urgencia, cedían los virreyes y dejaban para mejor ocasión la formación de una flota con la debida preparación.

El navío de permiso concedido en el Tratado de Utrecht a los ingleses para que pudieran desembarcar cada año 650 toneladas en América en mercancías, fue otra causa que hizo disminuir las incursiones piráticas, y por ende, la necesidad de sostener en el Pacífico buques de guerra. Puesto que las principales agresiones se habían verificado bajo los auspicios del Gobierno británico, desde que éste veía a la nación aprovechada en sus caudales que se extraían de la América a la sombra del navío de permiso, que introducía el décuplo de lo pactado, ningún empeño tenía en robar a mano armada, puesto que pacíficamente y sin peligro de ninguna clase extraía del Nuevo Mundo mayores ventajas. A esta disminución en el ritmo de la presencia de los corsarios, corresponde evidentemente también una reducción en la atención que se dispensaba a los problemas de la marina, y por consiguiente, tanto menos se la tenía en consideración cuanto menor era el proceso de concurrencia de los piratas al Pacífico.

NOTAS A LA INTRODUCCION

1. FUENTES... *Memorias de los Virreyes*. (Lima, 1859), p. 66.
2. Despacho del Conde de Lemos, de 31 de julio de 1671, y Consulta de la Junta de Guerra, de 12 de abril de 1673. Archivo General de Indias. Lima, 297.
3. *Relación de Gobierno del Marqués de Castelfuerte*, publicada por Fuentes, III, pp. 217 y 218.

Capítulo I

LA ESCUADRA VIRREINAL

LA ESCUADRA VIRREINAL: NOTAS GENERICAS

Ya a finales del siglo XVII un curioso escudriñador de la documentación concerniente a los eventos de la Marina virreinal reconocía que era muy difícil reconstruir la historia de la misma¹. Al estudiar el régimen interno y administrativo de la Armada denunciaba que había seguido una evolución muy accidentada, pues las disposiciones concernientes a la misma se habían sucedido una tras otra, pero sin guardar el necesario concierto. Por último, y para terminar de complicar el estudio retrospectivo de la Marina peruana, un devastador incendio, que ocurrió en la Contaduría del Callao en 1661, en que se consumieron todos los papeles existentes en dichas oficinas, hizo imposible toda reconstrucción de los anales de la escuadra virreinal. En inferioridad de condiciones, nos habremos de concretar aquí a complementar las noticias de aquel acucioso investigador, con las provenientes de otras fuentes documentales, que amplíen el panorama trazado por dicho anónimo informante.

No nos apartaremos de su aserción fundamental de que la Armada virreinal sólo daba señales de vida cuando nuestras aguas se veían infestadas por los corsarios; el resto del tiempo, o se reducía a la misión de escoltar los barcos mercantes que circulaban con los tesoros regios y de particulares transportados desde Arica al Callao y desde aquí al Istmo, o yacían desmantelados y sin tripulaciones en nuestro primer puerto.

La jefatura suprema de la escuadra estaba a cargo del Teniente de Capitán General, como lugarteniente del Virrey. El primero que se registra en la nómina de estos oficiales en el siglo XVII fue don Rodrigo de Mendoza, sobrino del Marqués de Montesclaros, aunque la documentación no permite precisar si su jurisdicción abrazaba las fuerzas armadas que navegaban en los barcos de guerra, o tan solamente ejercía la jefatura de las tropas acantonadas en el Callao, en donde existía una guarnición estable. De todas formas, por una Real Cédula estaba dispuesto que todas las embarcaciones y convoyes que surcasen por el Mar del Sur debían abatir su estandarte a la Capitana, en donde solía embarcarse el mencionado Teniente de Capitán General. Para llevar el situado a Panamá, se tripulaba las embarcaciones con gente extraída de las compañías de milicias de Lima, las cuales prestaban servicios solamente durante la jornada y quedaban licenciadas al terminar la campaña anual.

En este capítulo expondremos la evolución de la escuadra virreinal, distribuyéndola conforme al período de cada uno de los gobernantes que empuñaron el mando a partir de la época de don Luis de Velasco, en los albores del siglo XVII. La creación de la flota virreinal fue el resultado de la dolorosa experiencia acumulada por los virreyes, por los armadores y por los comerciantes, a quienes afectaron las correrías de los piratas en nuestras aguas. El problema inicial consistió en que la construcción de los barcos, hallándose todavía en sus principios en los astilleros del virreinato peruano, dejaba bastante que desear en cuanto a solidez. Por otra parte, los marinos, empíricos, poseían poca destreza en las operaciones náuticas, y todos reconocían que las travesías por el litoral peruano eran muy penosas por su excesiva duración, mayormente cuando el viaje se hacía costeano: ello significaba cuatro o cinco meses, o como lo mínimo, de dos a tres en la ruta a Panamá. Los galeones no eran más que unas bodegas flotantes, cargadas hasta límites peligrosos, y con las cubiertas ocupadas por las elementales comodidades que se dispensaba entonces al pasaje. Cuando era necesario armarlas para intervenir en acciones de guerra naval, obligaba ello a grandes desembolsos, y aún así, las embarcaciones no quedaban en las condiciones adecuadas para ofrecer combate frente a gente avezada y a naves ágiles y dispuestas a jugar el todo por el todo en su propósito de adueñarse de los tesoros que conducían los tardos buques peruanos, descoyuntando el intercambio comercial, no sólo entre los distintos puertos de nuestro litoral, sino trayendo consigo el colapso en las relaciones con la metrópoli a través del Istmo de Panamá. Estas consideraciones llevaron al ánimo de los gobernantes la necesidad de proyectar una política sistemática de construcción de unidades, por cuenta del Fisco, que pudiesen servir al mismo

LA ESCUADRA VIRREINAL

tiempo de transportes para los metales preciosos que se conducían, y de buques de guerra.

Esta nueva concepción de la política naval del virreinato tuvo por fuerza que encarar simultáneamente el problema de las tripulaciones. Como es sabido, anualmente se realizaba una expedición a Panamá, porteando los caudales que servían para el intercambio comercial en el Istmo y para el envío de los contingentes de metales preciosos que se destinaban a las arcas fiscales en la metrópoli. A la cabeza de esas expediciones figuraba el Teniente de Capitán General del Virrey, que sólo en caso de absoluta imposibilidad de embarcarse quedaba exonerado de la responsabilidad de desempeñar el comando del convoy. Al mismo tiempo se nombraba al maestre y a la plana mayor, pero una vez cumplida la jornada, todo el personal subalterno era licenciado, y aunque con ello se ahorraba el gasto de mantener ese núcleo de gente durante largas temporadas inactivo y sin que justificara la retribución que se les acordaba, en cambio cuando surgía de improviso la emergencia de piratas o cualquier posibilidad de un conflicto naval, entonces se venía a echar de menos equipos de gente de mar idónea, capaz de realizar todas las faenas propias de su oficio. De esta suerte se ponía en peligro a la armada entera, o se la colocaba, ya de antemano, en una manifiesta situación de inferioridad frente al enemigo, mayormente cuando éste por lo general estaba constituido por bandos de marinos aguerridos y dispuestos a empeñarse sin reservas en una acción de desgaste, que a la larga terminaba por aburrir a la marinería improvisada, que deseaba regresar a sus puestos de trabajo en tierra, de donde había sido precipitadamente arrancada. Únicamente quedaban de facción en estos períodos intermedios entre viaje y viaje a Panamá de la Armada algunos artilleros y un reducido núcleo de marineros especializados, con los cuales en vano se pretendía luego constituir los cuadros y la plana menor de las dotaciones precipitadamente reclutadas ante la aparición en el horizonte de velas desconocidas.

LA ESCUADRA DURANTE EL GOBIERNO DEL VIRREY VELASCO

En época del Virrey don Luis de Velasco sabemos que la escuadra constaba de cuatro unidades: una de más de 600 toneladas, que era la Capitana, capaz de conducir una dotación de dos centenares de hombres, entre gente de servicio y fuerzas de combate y desembarco; la Almiranta, que desplazaba 400 toneladas, capturada al pirata Hawkins en las alturas de Tacámez,

que podía llevar una dotación de 115 plazas; el galeón *Santa Ana*, que admitía aproximadamente el mismo contingente, y por último el patache, que desplazaba 250 toneladas, y con cabida para 60 hombres a bordo.

En razón de las noticias que circularon por el virreinato sobre la presencia de Van Noort y sus compañeros merodeando por aguas australes, el Virrey Velasco consideró prudente conservar las tripulaciones con carácter permanente, en pie de guerra, aun con notable gasto del Erario. La experiencia adquirida por sus predecesores en el mando, había dejado bien de maniifiesto que si no se adoptaba esta precaución de disponer de tripulaciones con carácter estable, luego en la emergencia no podía contarse con gente adiestrada en las labores propias del oficio. Inclusive, se estimaba prudente mantenerlas como una fuerza de disuasión para lo futuro, salvo que se ofreciera la absoluta certeza de paz con las demás potencias europeas y la garantía de que los corsarios de bandera inglesa, francesa, u holandesa, se abstendrían de atacar las poblaciones del litoral del Pacífico. Como lo primero fue en la práctica una utopía, pues salvo cortos intervalos, raro hubo de ser el año en que la Corona española no fuese agredida o provocada por alguna de las naciones europeas, y como de lo segundo no se podía adquirir la menor certidumbre, pues aunque oficialmente los Gobiernos manifestasen su abstención de molestar en las aguas del Pacífico, nadie podía garantizar que los filibusteros, piratas y demás hampa irresponsable, que en muchas ocasiones inclusive de veras escapaban al control de los Gobiernos, se lanzasen a sus campañas de hostilidad en nuestros dominios. Todo esto, pues, configuraba una situación que obligaba a guardar todo género de prevenciones para evitar sorpresas tan desagradables como las que dieron como resultado en las aguas del Caribe la toma de Jamaica o de otras posesiones de la Corona española, que cayeron en manos de los enemigos, unas veces por la absoluta incapacidad de defender y resguardar a un tiempo tan grandes extensiones de islas y puertos de segundo orden, y otras por la sorpresa, como se dio el caso, no una vez, sino varias, en La Habana, Veracruz, Portobelo, Cartagena y otros puntos de la fachada que caía hacia el Atlántico.

A las expresadas embarcaciones que integraban la escuadra virreinal en la época de don Luis de Velasco, es importante agregar el encargo de la construcción en Guayaquil de dos galeones muy fuertes y buenos, corriendo al cuidado de la obra el Corregidor de aquella plaza, don Ordoño de Aguirre².

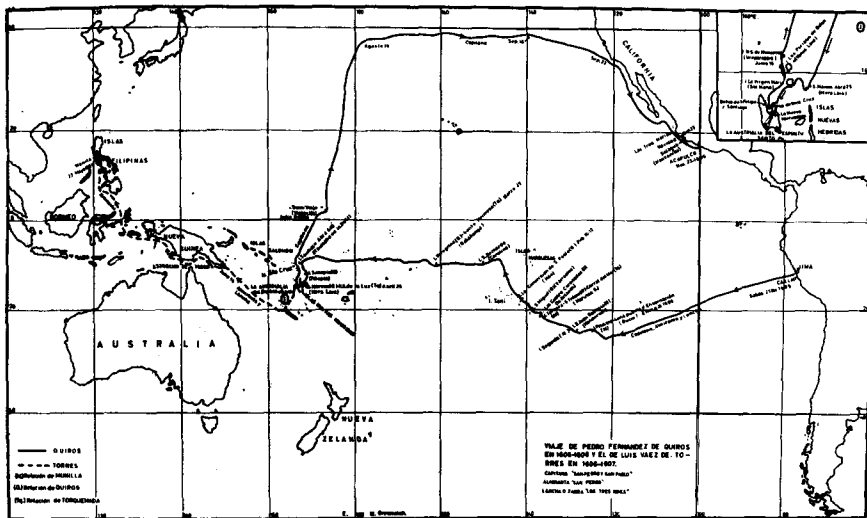
**LA EXPANSION HACIA ORIENTE:
FERNANDEZ DE QUIROS**

Complemento inevitable en un recuento de la historia marítima del Perú lo constituyen las expediciones hacia Oriente, que representan la proyección de las actividades marineras con punto de partida en nuestro territorio. El entusiasmo que en el siglo XVI habían despertado las expediciones descubridoras de Alvaro de Mendaña, resurgiría en época del Conde de Monterrey, bajo cuyo virreinato emprende Pedro Fernández de Quirós la empresa que lo habría de llevar al descubrimiento de las tierras denominadas por él Australia.

La expedición de Fernández de Quirós demuestra también cómo los grandes errores históricos han sido fecundos, hasta el punto de que su memorial sobre el descubrimiento de Australia, basado en la exageradísima descripción que hace de la pequeña tierra que había descubierto, y que él compara en extensión superior a Europa, Asia y otras regiones del globo juntas, fue el agente que movilizó a navegantes, aventureros y al mismísimo Almirantazgo inglés, hasta que el Capitán Cook pudo demostrar que la Australia no era tan vasta como había ponderado Quirós. Causa asombro considerar cómo los navegantes holandeses, los franceses y los ingleses llevaban a mano el *Memorial* de Quirós, y frecuentemente lo consultaban para convencerse de que el arrojado piloto no había mentido. El resultado final fue que se descubrió la verdadera Australia, y además el Capitán Cook pudo comprobar que el Pacífico estaba sin defensa alguna que le impidiera posesionarse de algunas islas, que fundamentaría el imperio británico en una dimensión realmente universal³.

Había indudablemente una vocación peruana hacia aquellas remotas comarcas. Del puerto del Callao había zarpado, en noviembre de 1567, Alvaro de Mendaña, al frente de una armada que descubriría las islas Salomón. Veintiocho años después, el mismo Alvaro de Mendaña, al que ahora acompañaba como piloto mayor el capitán Pedro Fernández de Quirós, descubría las islas Marquesas y las de Santa Cruz. Finalmente, en diciembre de 1605 levaba anclas, también del puerto del Callao, el mismo Fernández de Quirós, que ahora iba asesorado por Luis Báez de Torres, iniciando la tercera expedición hacia las regiones australes. A su desarrollo vamos a dedicar las páginas siguientes.

La figura de Fernández de Quirós, el protagonista de este viaje, reviste ribetes novelescos. Era indudablemente un marino de primer orden, a lo que parece expresión de la escuela de navegantes portugueses. Obsesionado como Colón con sus descubrimientos, llegó a la convicción de que Santa Cruz, las islas



Derrota de las expediciones de Fernández de Quiros y de Báez de Torres, tomada de la obra del P. Celsus Kelly. *Australia Franciscana. IV.*

de Salomón y las Nuevas Hébridas, constituirían para la tierra Austrialia Incógnita lo que la América Central representa para la América del Sur: su prolongación. En la mente del experimentado piloto se había forjado la certidumbre de que debía de existir un gran continente en medio del Pacífico. Mas aquello que en su época parecía un sueño desatinado, era en la realidad un objetivo más positivo que el que abrigara el propio Cristóbal Colón. Este se propuso llegar a la India por la vía del Occidente; menos feliz fue Fernández de Quirós, pero el grupo de tierras que logró descubrir —Santa Cruz, islas Salomón, Espíritu Santo, Nuevas Hébridas, Samoa, y probablemente las Fidji— lo sitúan en la primera fila de los grandes navegantes del Pacífico: Magallanes, Bougainville, Tasman, Cook y La Perouse.

Al par, o aun superando su carácter de marino, hay en Fernández de Quirós su figura de hombre que ha adquirido perfiles históricos inconfundibles por la fuerza indomable de sus convicciones, su voluntad inquebrantable, pureza de propósitos, devoción religiosa y sobre todo, por la gallarda envergadura del sueño en el que inmoló su propia vida, cuando por tercera vez organizaba una expedición, muriendo oscuramente en Panamá. Nada retrae al tenaz descubridor, ni la fatalidad, ni la injusticia, ni los desengaños de quienes, en vez de colaborar con sus propósitos, los entorpecen. Cuando en un momento se le pregunta en qué idioma se va a entender con las gentes de las extrañas tierras, responde desde el fondo del alma: "Con la lengua general que es hacer siempre el bien y nunca mal". En la punta extrema de la isla del Espíritu Santo (la Austrialia del Espíritu Santo, según la bautizara él), en pleno corazón del Pacífico, señalan algunos mapas al Cabo Quirós. Modesto recuerdo a quien merece un homenaje de amplios velos, comparable con los sueños que le impulsaran a tan fabulosa empresa, como la que consumó a trueque de sinsabores, de empeñosos esfuerzos y de sucesivas desilusiones.

Convencido de que el archipiélago de Salomón descubierto en compañía de Mendaña cuando éste cumpliera su segundo viaje sólo constituía la avanzada de otras tierras más extensas y ricas, Fernández de Quirós se trasladó a la Corte, en donde alcanzó de Felipe III el permiso necesario para acometer los preparativos conducentes a consolidar esos descubrimientos, y la orden al Virrey del Perú para que le dispensara todo género de auxilios para llevar a buen término el proyecto. En marzo de 1605 arribó el intrépido marino a Lima, y bien pronto el Virrey le concedió el más franco apoyo, de suerte que pudieron aprestarse tres embarcaciones y abarrotarlas de provisiones a fin de poder soportar nueve meses de navegación. Por piloto mayor se enroló Gaspar González, oriundo de Lezo (Guipúzcoa), quien llevó el diario de a bordo.

Así se iniciaba la expedición a las tierras Australes del Espíritu Santo o Australia Incógnita, con lo que se materializaba el sueño de Fernández de Quirós. Este recogía las experiencias acumuladas por los dos viajes anteriores, capitaneados por Mendaña. Como ningún acto del hombre resulta al cabo inútil, la navegación de Mendaña por aquellos grados de latitud ofreció por lo menos datos preciosos para fijar la verdadera situación en que, respecto del archipiélago filipino, y de las costas de América, se hallaba la Polinesia.

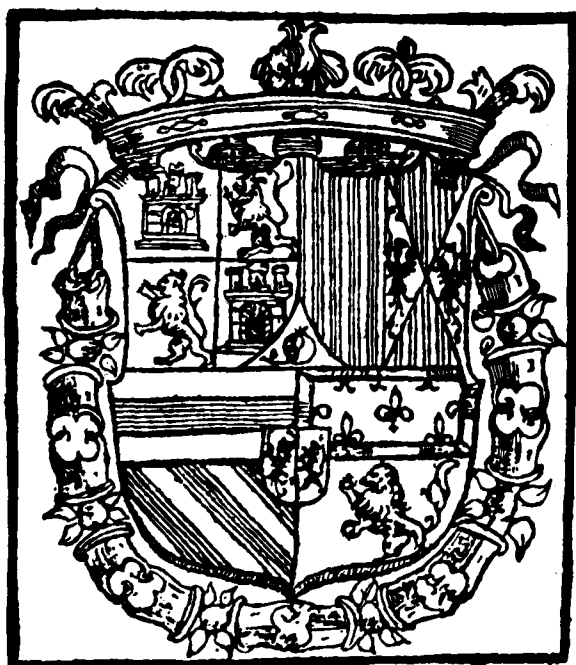
Desgraciada suerte habían tenido las gestiones entabladas por Fernández de Quirós ante el Virrey Velasco, como no podía por menos de ocurrir, por ser del resorte del Soberano la concesión de una empresa de las proyecciones que planeaba. Para alcanzar la licencia regia, Fernández de Quirós se embarcaría en el Callao el 17 de abril de 1598 y enterado en Sevilla, en 1600, de que se estaba celebrando el Jubileo Santo en Roma, viajó a la Ciudad Eterna, en donde obtuvo del Pontífice Clemente VIII una audiencia y aprovechó la coyuntura para convencer a teólogos y cosmógrafos de la facilidad de realizar sus proyectos náuticos y de cristianización en aquellas remotas regiones del Globo. Alcanzó cartas de recomendación para Felipe III. No le resultaron vanas las esperanzas que había cifrado en la benevolencia del monarca, y entre marzo y mayo de 1603 logró una serie de instrucciones al Virrey del Perú para que le facilitara dos buques, vituallas y personal en número suficiente, a costa del Erario público, a fin de proseguir en las tierras australes los descubrimientos iniciados decenios antes por Mendaña.

Como queda dicho, en marzo de 1605 llegaba nuestro personaje a Lima. Se presentó al Conde de Monterrey y con tanto empeño le demandó la ayuda oficial, que el Virrey hubo de decirle que registrase y descubriese "hasta verle la coronilla al polo". Primera vez, de fijo, que esta pretensión salía a relucir en materia de descubrimientos. El Conde de Monterrey, en armonía con las instrucciones emanadas de la Corona, dispuso inmediatamente el apresto de una armada, compuesta de tres unidades, que al cabo de nueve meses de febriles preparativos se encontraba lista para darse a la vela.

Incitaban a realizar la expedición un conjunto de factores: unos científicos —efectuar descubrimientos de tierras incógnitas y realizar observaciones náuticas—; y otros de orden político —adquisición de nuevos territorios para ensanchar la monarquía española— y finalmente, de orden religioso —difundir el evangelio por tan remotas comarcas—.

El Virrey, en todo esto, se asistió del consejo de hombres de experiencia y autoridad en la materia, entre ellos el General del Callao, don Lope de Ulloa. Apoyaron las ideas del intrépido navegante el Oidor don Juan de Villela y el jesuita P. Francisco

RELACION DE VN
memorial que ha presentado a su Ma
gestad el Capitan Pedro Fernandez
de Quir, sobre la poblacion y descu
brimiento de la quarta parte del mun
do, Austrialia incognita, su gran rique
za y fertilidad: descubierta por el
mismo Capitan.



**Conlicencia del Consejo Real de Pamplona, Impressa
por Carlos de Labayen. Año 1610.**

Portada de uno de los Memoriales
de Fernández de Quirós.

Coello. Inclusive don Fernando de Castro (consorte por entonces de doña Isabel Barreto, con quien contrajo matrimonio al enviudar ésta de su primer marido, don Alvaro de Mendaña) alegó que a él le correspondía de pleno derecho la expedición de población de las islas de Salomón, como a sucesor del Adelantado que las había descubierto en primer lugar, pero Fernández de Quirós logró disuadir a su competidor de tan insólita pretensión.

La labor de alistar las embarcaciones fue encargada al Almirante don Juan de Andrade Colmenero. Por fin, a las tres de la tarde del 21 de diciembre de 1605, después de haberse bendecido el estandarte y las banderas que conducían los expedicionarios, se largaron las velas, no sin que el Virrey en una arenga exhortara a los mismos a perseverar en la empresa y a conducirse en tal forma que el éxito no se viera comprometido.

A la invocación, pronunciada con la gente arrodillada, de "Buen viaje, Señora Nuestra de Loreto, que esta armada se dedica a vuestro nombre y va fiada en vuestro favor y amparo", iniciaron la travesía tres embarcaciones: como Capitana el galeón *San Pedro y San Pablo*, que desplazaba 150 toneladas, adquirida de don Sebastián de Goitia y Figueroa, muy adecuada a la navegación que se emprendía, y que iba a las órdenes del piloto Luis Báez de Torres; la Almiranta, que también fue comprada a un particular, galeón de 120 toneladas al mando de Juan Bernardo de Fuentidueña, y finalmente el patache o zabra *Los Tres Reyes*, de menor porte pero muy fuerte y buen velero. En total formaban un conjunto de 130 personas, algunas pequeñas bocas de fuego, víveres calculados como para un año, y animales del Perú, para aclimatarlos en las nuevas tierras por descubrir. Iban también seis religiosos de la orden de San Francisco y cuatro hermanos juandedianos, para atender a los que enfermasen. El piloto mayor fue impuesto por el Virrey, que no mereció esta distinción. Al mando de la zabra iba el Capitán Pedro Bernal Cermeño. El cargo de Maestre de Campo se confió al Almirante Báez de Torres, y los restantes cargos se distribuyeron de la siguiente manera: Alférez Real, Lucas de Quirós; Capitán y Sargento Mayor, Pedro López de Sojo; su Alférez, Pedro de Castro, y Sargento, Francisco Martín Toscano; Ayudante de Sargento Mayor, Francisco Dávila; Capitán de la marinería de la Almiranta, Alonso Alvarez de Castro; su Alférez Manuel Rodríguez Africano, y Sargento, Domingo Andrés, y por Capitán de la zabra iba Pedro García de Lumbreras, su Alférez Francisco Gallardo, y Sargento, Antonio González. Por Capitán de la artillería viajaba Andrés Pérez Coronado; Condestable, de los tres navíos: Francisco Ponce, Lázaro de Olivera y Antonio Balsain. Por piloto mayor (que fue impuesto por el

Conde de Monterrey) viajaba Gaspar González de Leza, y como segundo piloto, Francisco Fernández.

Para soslayar los conflictos que sobre jerarquía y atribuciones pudiesen ocurrir durante la navegación, y como práctico y conocedor de las pasiones dominantes en tan largas y tediosas jornadas, temeroso de que estallaran tales reyertas, a los pocos días de haberse emprendido la travesía, Fernández de Quirós dictó una sabia instrucción, dirigida al buen gobierno de la armada, en cuyo texto resplandecen los buenos propósitos de su autor y sus sólidos conocimientos en materia náutica. Dichas normas estaban destinadas a prevenir cualquier eventualidad ante la contingencia de que un temporal dispersara a las naves del convoy. La conducta a bordo debía ser irreprochable por parte de las tripulaciones, que observarían piadosas costumbres. La ración proporcionada a los tripulantes consistía en libra y media de bizcocho, una libra de carne, dos onzas de tocino, una de garbanzos, media azumbre de agua para beber, y la que bastase para guisar en las ollas. Los días de vigilia se proporcionaba para el condumio un tollo, seis onzas de garbanzos, una medida de aceite y otra de vinagre, más pan y agua, como en día de carne; cuando no fuese posible suministrar tollo, se sustituiría por cuatro onzas de queso.

La derrota trazada originalmente era oessudueste, hasta subir a la altura de 30° de latitud Sur. Si en este punto no se hallase tierra, se viraría al noroeste hasta bajar a la altura de 10°. Si aquí tampoco se encontrase tierra, continuaría hacia el sudoeste hasta salir a los 20°, y si todavía en este lugar no se diese con tierra alguna, se enrumbaría al noroeste hasta bajar nuevamente a 10° 15', de donde se proseguiría al Oeste en dirección a la isla de Santa Cruz, donde el primero que llegase aguardaría durante tres meses a las otras dos naves. Si considerase necesario alejarse antes de haber expirado dicho período, dejaría una botija recubierta con brea, y dentro una información sobre la derrota seguida hasta entonces y el rumbo que de allí tomarían. De aquí se debía ir en ruta directa hacia la Nueva Guinea, y de ella a España, vía Filipinas.

En el diario de a bordo debía anotarse todo lo que se fuese descubriendo. Las prevenciones para evitar cualquier siniestro ponen en evidencia la experiencia adquirida por Fernández de Quirós en sus anteriores navegaciones por estos mares. En efecto, el diario que llevó el piloto mayor Gaspar González de Leza, es detalladísimo en materia de rumbos, vientos dominantes, corrientes y toda suerte de novedades sobrevenidas durante las singladuras.

De la lectura de la nutrida documentación conservada acerca de esta expedición, es fácil deducir que Fernández de Quirós más tenía de visionario y de arbitrista iluso que de hombre

experimentado en materias náuticas y compenetrado con cuestiones de geografía marítima. Como no hallaran las islas Marquesas ni las Salomón —porque por entonces y hasta casi vencido el siglo XVIII, como es sabido, la longitud en la mar fue una coordenada discosa en dejarse captar, siquiera con mediana aproximación— hubo de trillar el océano en minucioso crucero, en el que fueron apareciendo un sinfín de esas islas, cuyo conjunto se denomina actualmente Micronesia, decidiéndose a los cinco meses de navegación, por la que estimaron mayor de las avistadas, que al estar en Pentecostés denominaron la isla del Espíritu Santo.

De hecho el convoy siguió rumbo al oesudueste hasta la altura de 16°, donde el 10 de enero de 1606 se avistaron las primeras aves, y luego sobrevino tiempo desfavorable, con tormentas y vientos de todos los cuadrantes. El 22 de enero estaban en 26°, con temporal, lo que atemorizó a algunos, que al cabo de un mes de navegación, todavía no se hubiese avistado tierra alguna, y se creían perdidos en la inmensidad del Pacífico. Obligados por la fuerza de los vientos y las corrientes marítimas, se navegó luego al oesnorueste, hasta 25°. El 26 de enero, a unas mil leguas del Callao, se logró por fortuna avistar la primera isla, desierta, llamada La Anegada.

Prosiguió luego la derrota hacia el Oeste franco. El 29 reconocióse otra isla, a 24° 45', que denominaron Sin Puerto, donde recogieron algunos frutos silvestres. De allí se orientaron al oesnorueste, y en los primeros días de febrero se pasó de largo por sucesivos islotes que parecían deshabitados y desérticos, que fueron denominados genéricamente de San Telmo. Luego tocaron en una isla mayor, denominada Las Cuatro Coronadas, en 20°. En este lugar comenzó a escasear el agua, y de un consumo de doce a quince botijas diarias se acortaron las raciones, hasta reducirse a un gasto de tres a cuatro. El suministro se complementaba mediante un artilugio, consistente en un horno de ladrillo, mediante un receptáculo de cobre por el cual se extraía por evaporación agua dulce de la salada del mar. Así se lograba obtener unas tres botijas al día, dependiendo todo del volumen de la leña que se pudiese aplicar a esta operación.

El 10 de febrero se avistó la primera isla poblada, a 17° 40', que por su situación y vecindad con la de San Bernardo, cabe conjeturar que fuese del archipiélago de las Marquesas. Fueron los navegantes bien acogidos por los nativos, aunque en uno de los desembarcos casi perece uno de los expedicionarios, Belmonte Bermúdez, el que en un poema había de ensalzar esta empresa. Esta isla se llamó de la Conversión de San Pablo, y estaba situada a la altura de 18°. Al lado se hallaron otros dos islotes, que recibieron los nombres de Sagitaria y Fugitiva, respectivamente.

De aquí dispuso Fernández de Quirós navegar en dirección al noroeste y Norte hasta bajar a $10^{\circ} 40'$, a fin de aproximarse a la isla de San Bernardo o Solitaria (que en la denominación diferían los marinos), donde ya habían estado anteriormente, en 1596. En ella recalaron el 22 de febrero, y le cambiaron el nombre por el de Isla del Pescado. En vista de que ya escaseaba el agua en proporción comprometedoras, se destacó a algunos para que bajaran a tierra a conseguirla, aunque no se logró, con lo cual hubo que extremar aún más el racionamiento, al punto de que al día sólo se daba un cuartillo, aumentando la sed por el calor y las comidas saladas, único procedimiento para conservarlas durante largos períodos.

Comenzó por entonces la gente a murmurar, puesto que hasta entonces la verdad es que no se había tocado alguna isla que tuviese agua ni contase con puerto apropiado para un desembarque, ni menos con población acogedora. En vista de que el descontento aumentaba, Fernández de Quirós dispuso enrumbar hacia la isla de Santa Cruz, que él sabía tenía un fondeadero y podía hacerse aguada. Con este fin puso proas al Oeste, hasta el 2 de marzo, en que se halló, a los $10^{\circ} 20'$ una isla poblada de gente muy aficionada a la música. Hicieron aguada, y le impusieron por nombre a la isla el de Peregrina.

Prosiguió la derrota hacia el Oeste, en dirección a la citada isla de Santa Cruz, teniendo que soportar en la travesía grandes calmas y vientos muy flojos. Se deseaba vivamente llegar a dicha isla, por la necesidad que había de acopiar agua fresca y conceder un descanso a las tripulaciones. Entre tanto, crecía la murmuración contra Fernández de Quirós, imputándole que en su locura llevaba a toda la gente a morir irremisiblemente en aquellas inmensidades. La falta de agua se hizo por entonces más agobiante aún, pues el citado ingenio ya no estaba en condiciones de producirla, pues la leña también se había agotado, de suerte que la única alternativa era esperar los aguaceros, en cuya ocasión se entoldaban las naves con sábanas, que luego se escurrían en diversos recipientes, para guardar el líquido elemento.

El 25 de marzo llegó a su punto máximo la inquietud de la gente. Fernández de Quirós ordenó reunir un consejo para escuchar la opinión de los más experimentados en tales navegaciones, ya que el piloto mayor había cometido la ligereza de divulgar entre la marinería que se hallaban nada menos que a 2,300 leguas de distancia del Callao, y que él no respondía ya del retorno. Como consecuencia de este acto de infidencia, Fernández de Quirós lo primero que hizo al abrirse el Consejo, fue privar de sus funciones al piloto González de Leza, por entender que obraba de mala fe en la estimación de las singladuras y por variar la derrota convenida. Luego se le puso en

prisión. Asumió el puesto vacante el piloto de la zabra, Bernal Cermeño, y el lugar de éste lo ocupó el que había sido segundo del Piloto Mayor, Gaspar González Gómez, hombre de probada confianza.

Se prosiguió navegando hacia Poniente, aunque no se había desvanecido del todo la incertidumbre en torno a la distancia exacta que separaba al convoy de su base de partida. El 7 de abril tocaron en una isla en donde habían dos pequeños poblados, situada a $10^{\circ} 10'$. Se hallaban en una de las Hébridas, aproximadamente a 1,950 leguas del Callao, habiendo recorrido hasta entonces un total de 2,250 leguas, más o menos. En aquel lugar refrescó la gente durante una semana, y en lengua nativa la isla se denominaba Taumaco. Fue de gran alivio esta recalada, pues lograron hacer aguada, muy necesaria puesto que en los días anteriores la ración que se suministraba era tan insignificante, que ni mataba la sed ni permitía comer nada guisado. Allí se celebró la primera misa ofrecida a Nuestra Señora de Loreto, cuya advocación se impuso a la isla. En este punto se adquirieron noticias fehacientes acerca de la existencia de varias islas en derredor, en número crecido, pobladas por cierto algunas de ellas por antropófagos. También recogieron leña, que tan útil les había sido para obtener agua por el procedimiento de destilación. Esta isla se denominó también con el nombre de Nuestra Señora del Socorro, en razón de la favorable acogida que hallaron en ella. Permanecieron en el lugar hasta el 18 de abril. Enrumbaron luego al sudeste, siempre con la mira puesta en tocar en la isla de Santa Cruz. El 24 del mismo mes pasaron de largo por una isla, que en homenaje a la festividad del día se llamó de San Marcos, a los $14^{\circ} 40'$, y sucesivamente avistaron la Margaritona, El Vergel, Lágrimas de San Pedro, Portales de Belén y de la Virgen María, a los $15^{\circ} 10'$. Estos nombres, como muchos otros de devota raigambre española, han ido desapareciendo borrados por el paso de los años y la presencia de otras naciones, que han desterrado aquellas denominaciones primitivas. En toda esta zona sufrieron grandes calmas y la gente llegó al extremo de amotinarse, desesperada al ver que hasta el mismo Fernández de Quirós era víctima de las enfermedades provenientes de las penurias y escaseces

Posteriormente tocaron en otras islas: la Clementina, a los 17° , donde los navegantes entraron en refriega con los nativos. Allí, la extremada religiosidad de Fernández de Quirós lo llevó a instituir una orden, cuyo título sería el de Caballeros del Espíritu Santo, y cuyo distintivo era una cruz de color azul que se llevaría al pecho, y sería la misión de la flamante institución atender a la pacificación y la evangelización de las tierras que se fuesen descubriendo en el curso de la presente jornada. En una lucida ceremonia, Fernández de Quirós tomó posesión de

esas islas y tierras descubiertas y por descubrir, el día 14 de mayo de 1606.

Reproduciremos las palabras que en aquel momento solemne pronunció el intrépido marino: "*Séanme testigos los cielos, tierra, las aguas con todas sus criaturas, y los que estáis presentes sois testigos cómo yo, el Capitán Pedro Fernández de Quirós, en estas partes que hasta ahora han sido incógnitas, en nombre de Jesucristo, hijo del Eterno Padre, y de la Virgen María, Dios y Hombre verdadero, enarbolo esta señal de la Santa Cruz en que su Persona fue crucificada, y adonde dio la vida por el rescate y remedio de todo el género humano, siendo presentes por testigos todos los oficiales de mar y guerra, fecha día de Pascua del Espíritu Santo, a 14 de mayo de 1606. En estas partes del Sur hasta ahora incógnitas adonde estoy, he venido con la aprobación y licencia del Sumo Pontífice, Clemente VIII, y por mandado del Rey Nuestro Señor don Felipe III, Rey de las Españas, despachado por el Consejo de Estado. Yo, Pedro Fernández de Quirós, en nombre de la Santísima Trinidad tomo posesión de todas las islas y tierras que nuevamente he descubierto, y descubriré hasta su polo [...]. Finalmente, desta bahía nombrada de San Felipe y Santiago, y de su puerto de Veracruz y del sitio donde se ha de fundar la ciudad que se ha de llamar Nueva Jerusalén, y está en altura de 15 grados 1/3 largos, y de todas las tierras que dejé vistas y estoy viendo, y de toda esta parte del Sur hasta su polo [...]. Que desde ahora se ha de llamar la Parte Austrial del Espíritu Santo, con todos sus anejos y pertenencias [...] en nombre del rey don Felipe III, cuyo es el gasto y costa de esta armada en que vine a descubrir las dichas tierras [...] en cuyo nombre están estas banderas tendidas, y yo enarbolo este su estandarte real, siendo presentes por testigos el maese de campo Luis Báez de Torres [...] fecha de hoy día de la Pascua del Espíritu Santo [...]*".

Como vemos, la intención de Fernández de Quirós era no solamente tomar posesión de lo que tenía bajo sus pies y alcanzaba su vista, sino que lo extendía a "*toda esta parte hasta su polo*", que se habría de llamar la Austrialia del Espíritu Santo, como homenaje al monarca que imperaba en España, que pertenecía a la dinastía de los Austrias, por cuya razón Fernández de Quirós la denominó así, con la *i* de Austria, nombre impuesto en memoria de la Casa reinante, y no derivado de región austral, como figuraba en los mapas de la época.

Se eligió al cuerpo edilicio de la flamante población, que como queda dicho se denominaría Nueva Jerusalén, y se designaron Alcaldes, Regidores y Oficiales reales. Entre los segundos figuraba el famoso poeta Luis de Belmonte Bermúdez, que habría de dejar para la posteridad en canto épico estas hazañas. Se aprovechó de esta estadía para repasar a fondo las naves, en

especial en materia de carpintería, labor que se extendió hasta el 8 de junio.

Una turbonada o vendaval Sur que sobrevino ocho días después dispersó las embarcaciones. Fernández de Quirós, enfermo y desalentado, viajaba en la Capitana, pero aparte de ignorar por completo la suerte de los otros dos navíos, el 18 de junio reunió a su lado a la plana mayor. Se decidió enrumbar abiertamente hacia el Norte, con destino a Acapulco. Un gran aguacero les permitió recoger 300 botijas de agua. Entre el 2 y el 3 de julio cruzaron la línea equinoccial. El 8 del mismo mes avistaron una isla, a la que denominaron del Buen Viaje, a 3° 45' Norte. El 1° de agosto se cortó el trópico de Cáncer. El 23 de setiembre, a la altura de 34° vieron una isla. El 11 de octubre se hallaban en la boca de California, dejando atrás el cabo de San Lucas. Sufrieron una terrible borrasca y echaron ancla en el puerto de La Navidad el 20 del mismo mes, cerca de Colima. Desde allí despachó Fernández de Quirós unos emisarios al Virrey de la Nueva España, Marqués de Montesclaros, informándole de su llegada y del resultado de la expedición. El 15 de noviembre reanudaron la navegación y rindieron viaje en Acapulco el 23 del mismo. En total se había registrado una sola baja: uno de los franciscanos había muerto en tan larga y azarosa travesía. Fernández de Quirós y los demás desembarcaron en dicho lugar, y se encaminaron a la ciudad de México, de donde el capitán continuó hasta España.

De las otras dos naves, una, la Almiranta, al mando de Báez de Torres, se hizo a la vela en dirección al Sur y luego de costear la isla del Espíritu Santo y después de tomar rumbo hacia el Poniente, entre los 7° 30' y 11° 30' halló un archipiélago, con islas sin número, que recorrió en cosa de un año y dos meses (hizo escala en las costas de la Nueva Guinea, que denominó la Magna Margarita en homenaje a la soberana de España), y después de imponer su apellido al estrecho que la separa del continente australiano, que también recorrió, enrumbó hacia el noroeste con proa hasta las Molucas, de donde prosiguió a Terrenate, en donde quedó la zabra con los veinte hombres que le habían acompañado hasta aquel punto. A juicio de Fernández de Quirós la Nueva Guinea era al extremo de la tierra austral que era el objeto de sus desvelos. En total, el intrépido piloto había navegado hasta la altura de 26° de latitud meridional, habiéndose descubierto veintitrés islas, de ellas doce pobladas. Por otra parte, con Báez de Torres quedó reconocida por primera vez la costa meridional de la Nueva Guinea, y lo que es más importante aún, el estrecho que todavía hoy lleva el nombre de Torres, que la separa de Australia, con lo que dicho se está que descubrieron este continente, cuyas costas bojearon unas 680 leguas, dándole el nombre de Magna Margarita. Así quedaba fijada la

posición de la costa noroeste de Australia, mucho antes de que los holandeses le impusieran el nombre de Nueva Holanda, topónimo sustituido más tarde por aquél y del que el de Austrialia, fonéticamente, fue como un presentimiento⁴.

Ya de retorno en España, Fernández de Quirós no abandonó su proyecto de la conquista "*hasta su polo*" y reclama, habla y escribe obstinado en ganar para España toda la Austrialia. Hasta cincuenta memoriales eleva al Monarca, y uno de ellos, el que lleva el número de orden ocho, impreso en Pamplona en 1610, es el que va a propagar por Europa el descubrimiento de "la cuarta parte del mundo, Austrialia", según él la llamaba. De este memorial se han hecho hasta el presente setenta y tres ediciones. De ellas, catorce en su idioma original, el español; veintiuna en inglés, doce en francés, diez en holandés, ocho en latín y otras tantas en alemán. Fue precisamente este memorial de Fernández de Quirós, sobre el descubrimiento y denominación de Austrialia el que impulsó a las potencias marítimas de Europa a proseguir durante cerca de dos siglos la búsqueda de la inmensa y legendaria "Terra Australis" denunciada por Fernández de Quirós como la "*cuarta parte del mundo, Austrialia incógnita*".

En hecho de verdad, la expedición no alcanzó a tener el éxito que sus promotores se habían imaginado. Fernández de Quirós en sus memoriales hace hincapié en las ventajas obtenidas y no omite decir al Rey que en su homenaje había adjudicado a la tierra descubierta el nombre de Austrialia del Espíritu Santo, pero hecha abstracción del reconocimiento de aquellos mares, del grupo de las Nuevas Hébridas, y tal vez, de algunas de las llamadas islas Carolinas, nada nuevo llegó a descubrirse ni se conservó ninguna fundación estable. El propósito de llegar hasta las últimas regiones australes quedó en mero proyecto.

Años después seguía Fernández de Quirós firme en sus propuestas. En Cédula de 1º de noviembre de 1610 se nos informa que había pedido para "*la jornada de la tierra austral*" la suma de 500 ducados para reclutar gente y alistar embarcaciones, así como mil hombres y los bajeles para ellos⁵. Tras siete años de patéticas gestiones en la Corte, en 1614 se le concedían a Fernández de Quirós las autorizaciones oportunas para volver por tercera vez a las comarcas por él vistas por primera vez hacia casi veinte años atrás. Sin embargo, la muerte lo sorprendió en Panamá.

En el más famoso de su medio centenar de memoriales, Fernández de Quirós pondera que la grandeza de las tierras que acababa de descubrir, a juzgar por lo que él entendía, y de acuerdo con lo que el Almirante Báez de Torres podía confirmar, superaba a toda Europa, Asia menor, y hasta el Caspio, la Persia con todas las islas del Mediterráneo y del océano. Sostenía que

lo que había descubierto ocupaba la cuarta parte del Globo. Todas las tierras visitadas caían dentro de la zona tórrida, con partes que tocaban en la zona equinoccial.

Proseguía diciendo que los habitantes de aquellas islas sumaban crecido número; el color de la piel era blanco o mulato, con los cabellos negros, crecidos y sueltos, si bien algunos había crespos y aun rubios o delgados, de donde se infería que tenían relaciones con otros grupos raciales. La bondad de las tierras ocupadas por aquellos habitantes era indiscutible, y éstos revelaban ser de índole pacífica, puesto que no usaban armas de fuego, sino únicamente arcos y flechas sin veneno, y lanzas y dardos. Dice que las casas eran de madera, cubiertas de hojas de palmera; usaban ollas de barro y empleaban telares para urdir sus tejidos. Celebra mucho las embarcaciones, por ser muy marineras y aptas para navegar por aquellos mares⁶.

Como ha quedado dicho, a poco de salir de regreso, el 11 de junio, la Capitana, con Fernández de Quirós a bordo, se había separado de la Almiranta y del patache. Es materia de insondable conjetura saber cuáles fueron los motivos de este acto. Los historiadores tachan a Fernández de Quirós de blando y débil, y el hecho es que su nave puso proa a América, mientras que las otras dos embarcaciones iniciaron una nueva aventura, que culminaría con descubrimientos no menos importantes que los que hasta entonces se llevaban registrados.

Al frente de estas dos naves se encontraba el piloto Báez de Torres, que por espacio de dos semanas aguardó el reencuentro con su compañero, pero al no producirse ello, llamó a consejo para abrir los pliegos que el Conde de Monterrey les había extendido en previsión de semejante emergencia. Dicho documento contenía unas instrucciones para seguir hasta los 20° de latitud Sur, y en caso de no hallar tierra, poner rumbo hacia Manila. Así lo hicieron, asumiendo Diego de Prado y Tovar el mando superior y Báez de Torres la jefatura de los barcos. Como el recorrido meridional resultara infructuoso, enderezaron rumbo al noroeste, hasta descubrir la costa Sur, de la Nueva Guinea. Entraron luego al estrecho que separa esta isla de Australia, y cuyo nombre —Estrecho de Torres— perenniza la hazaña del navegante español. Báez y Prado desembarcaron varias veces en la Nueva Guinea, y hubieron de combatir en reiteradas oportunidades con los isleños. Con frecuencia los desembarcos obedecían a la urgencia de aprovisionarse de víveres y hacer aguada, pero no faltó tampoco una oportunidad en que al sorprender a un grupo de mujeres raptaron "*tres de las más mozas*" y las llevaron a bordo. A imitación de Fernández de Quirós, al que luego culparon de haber impedido descubrir "la coronilla del polo antártico", tomaron efímera y solemne posesión de Nueva Guinea en nombre del monarca Felipe III. Después de recorrer

unas trescientas leguas de la costa de la misma isla, descendieron hasta los 11° de latitud Sur, y el 3 de octubre de 1606 encontraron muchas islas en el Estrecho, entre ellas una que era evidentemente la mayor, y es de presumir que sea la que actualmente se denomina del Príncipe de Gales, situada frente a la península del Cabo de York, promontorio septentrional del continente australiano. Báez de Torres apunta en su diario de navegación que a su juicio, aparte de estas islas, "parece que las hay más todavía al Sur [...]".

De esta manera culmina la expedición de Fernández de Quirós, cuyas últimas consecuencias estuvieron a cargo del piloto Báez de Torres. Corresponde a Fernández de Quirós no sólo la gloria de haber llegado hasta los bordes del mundo novísimo, sino sobre todo, la de haber convencido al Virrey del Perú que no estaba inflamado por el mismo entusiasmo que el navegante portugués y pretendía que sería más ventajoso y cómodo que la expedición tuviese su base de operaciones en Manila, que en verdad el papel del Callao es el de servir de punto de partida para todas las conquistas en la vastedad del Mar del Sur que se extendía delante de nuestro litoral. En el Callao "hay muchos navíos y muchos marineros" argumentaba Fernández de Quirós, y los vientos propicios que soplan desde aquí hinchaban las velas y empujaban de suyo los barcos hacia el Poniente, hacia esa Terra Australis Incognita que se desveló en 1606 por la tenacidad, la fe y la perseverancia del marino nacido en Evora, pero criollo por su prolongada permanencia en el Perú y al que su participación en el segundo viaje de Alvaro de Mendaña le había permitido intuir la existencia de un vasto continente por descubrir.

Asimismo, bajo el gobierno de don Luis de Velasco cayeron prisioneros algunos holandeses e ingleses, a los que se encarceló hasta que el Rey dispusiera de su suerte posterior. A los primeros se les mandó poner en libertad; en cuanto a los ingleses, se les suministraría racionamiento por cuenta del Estado hasta que se pudiera enviarlos, con todas las seguridades, a España, bajo partida de registro, debiendo ser consignados a la Casa de la Contratación de Sevilla⁷.

Cierto es que desde la época del Marqués de Cañete (en conformidad con un Capítulo de Carta real del 16 de abril de 1591) la escuadra virreinal debía de constar de cinco galeones, pero esta disposición nunca se aplicó del todo en práctica.

Leyendo las diversas Relaciones de mando que entregaban los virreyes al concluir su mandato, podemos deducir que la vida de los buques de guerra giraba entre los quince y los veinte años. Uno de los factores que más activamente contribuía a la destrucción de los cascos era el molusco llamado *broma* o *teredo*, que perforaba la madera y obligaba a frecuentes labores de recorrido y de carena, de suyo muy costosas.

*LAS ACTIVIDADES DE LA ESCUADRA
EN LA EPOCA DEL MARQUES DE MONTESCLAROS*

Las fuerzas navales en la época del Marqués de Montesclaros tuvieron oportunidad de granjear notoriedad en la ocasión del combate librado con las fuerzas de Spilberguen.

Al asumir el mando el citado Virrey, en 1607, todo parece indicar que halló a la armada en estado deplorable. La desdichada acción efectuada contra los holandeses frente a Cerro Azul confirma esta deficiencia, pues la verdad es que la escuadra peruana no estuvo a la altura de sus obligaciones, si bien ello debe achacarse a un desgraciado accidente, acerca del cual nos parece oportuno añadir algunos detalles a la narración que en su lugar hicimos de la participación de las naves peruanas en el combate contra los holandeses.

Durante el período del Marqués de Montesclaros, en vista de las necesidades apremiantes, se mandaron construir dos unidades, luego de darse de baja, por inservibles, a otras tres, que se vendieron. Con este dinero, más una aportación fiscal, se construyeron el *San José* y el *Santa Ana*, en las que se gastaron, desde el 5 de mayo de 1610 hasta el 25 de abril del año siguiente, 443 pesos, 7 tomines y 4 granos de plata ensayada, y 249.180 reales⁸. El Marqués de Montesclaros encargó la superintendencia general de esta obra a don Antonio de Viamonte y Navarra, marino inteligente y experimentado, que actuó asesorado de los Capitanes don Luis de Aréchaga, muy ejercitado en las construcciones navales en Vizcaya, y Sebastián Rodríguez, nombrados por anticipado maestros de cada uno de los galeones en construcción.

En el pliego de instrucciones proporcionado a Viamonte dispuso el Virrey que éste debía también actuar en acuerdo con el Presidente de la Audiencia de Quito, don Juan Fernández de Recalde, para todo lo relacionado con la marcha de las obras. El lugar del astillero debía ser escogido después de escucharse las opiniones del Corregidor de Guayaquil, los funcionarios de la administración fiscal, los dos citados Capitanes Aréchaga y Rodríguez, aparte de los maestros constructores de naves Bautista Noguera y Bernal Amigó. Si fuese necesario, se expropiaría la extensión de terreno imprescindible para instalar en él el astillero y la maestranza. El área escogida se resguardaría con un fuerte, dotado de ocho piezas de artillería, para su eventual defensa contra un ataque sorpresivo, ya desde la ría, ya por tierra. Antes de dar comienzo a las faenas, se celebrarían en el astillero dos misas, en dos días consecutivos: la primera dedicada a San José, cuyo nombre iba a llevar el galeón que enarbolaría la insignia del Capitán General, y la segunda a Santa Ana, que era la advocación bajo la cual se iba a colocar la

Almiranta. El arqueo de las unidades sería de 450 y 350 toneladas, respectivamente.

Al entregar el mando al Príncipe de Esquilache, el Marqués de Montesclaros dejaba la escuadra constituida así: la Capitana *San José*, que había costado en total unos 240.000 pesos; la Almiranta *Jesús María*; el *Nuestra Señora de las Mercedes*, y finalmente, *La Visitación* (por otro nombre *La Inglesa*, porque había sido capturada a Hawkins en 1594, habiéndose llamado bajo bandera británica la *Dainty*). Como unidades auxiliares de la Capitana se contaban dos bateles y una lancha larga, nombrada *Truco*. Aunque no era desdeñable esta armada, de todas formas el Marqués de Montesclaros exhorta a aumentar el número de las naves de la misma, en atención al peligro de enemigos que se cernía sobre nuestro litoral, y del cual iba a ser él mismo testigo⁹.

Con el propósito de atender mejor los servicios subalternos, compuso una instrucción y reglamento de advertencias para el Proveedor General de la Armada Real, así como del Pagador General de la misma, don Andrés Martínez de Guillestegui¹⁰.

Queda dicho que durante el gobierno del Marqués de Montesclaros la escuadra, antes de ser reforzada por las embarcaciones construidas en Guayaquil, constaba de la Capitana *Jesús María*, con cuarenta cañones, la Almiranta *Santa Ana*, con casi las mismas bocas de fuego, y el patache *San José*, de veinte. Es evidente que habían corrido ya cuatro años de su administración, sin que ninguna desgracia hubiese ensombrecido su actuación, cuando llegaron las noticias desde Chile de que unos piratas holandeses habían hecho su aparición en aquellas costas. Ya queda dicho cómo el Virrey, recelando que tan incómodo huésped de nuestras aguas intentara ocupar Valdivia, remitió inmediatamente a los tres mencionados buques, más cuatro embarcaciones mercantes, bien pertrechadas, a fin de que con todo arresto y viva diligencia desalojaran a los holandeses, caso de haber puesto el pie en tierra chilena. Salieron las naves del Callao a fines de 1614, con una fuerza de ochocientas plazas, a cargo del ya citado General don Rodrigo de Mendoza, habiéndose reconocido por Almirante a don Pedro Fernández del Pulgar, experimentado marino y con larga práctica en la navegación por nuestras aguas. Como Capitán del patache viajaba don Juan de Albendín. Llegaron a Valdivia a principios de 1615, en donde pudieron obtener noticias de que los holandeses habían evacuado la plaza, pero por desgracia no lograron averiguar a punto cierto dónde habían dirigido su rumbo las naves enemigas. Cumplida la misión, retornaron al Callao.

No se habían cumplido ocho días de que habían largado el ancla en nuestro puerto, cuando llegó la noticia de que las cinco urcas holandesas habían hecho su aparición sobre Cañete,

con visibles muestras de intentar un desembarco. En el plazo de tres días se alistó la escuadra, y sin pérdida de tiempo volvieron a zarpar los navíos, que en el término de cuarenta y ocho horas se hallaban a la vista del puerto de Cañete.

La escuadra peruana se aproximaba desde mar afuera, cuando reconoció que la agrupación enemiga estaba surta en la boca del puerto, y a su vez pretendía viajar hacia afuera, haciendo demostración de pretender ganar el viento, que por cierto le favorecía más que a las naves peruanas, por estar las holandesas más hacia barlovento, y en este sentido las últimas estaban en condiciones de eludir el cerco que intentaban tenderle las embarcaciones de la flota virreinal.

Estas novedades se registraron en la mañana del 17 de julio, cuando refrescaba el viento procedente de tierra, con lo que la escuadra peruana se vio también desplazada hacia afuera, no obstante su empeño de acercarse a la costa. El General Mendoza impartió instrucciones a las demás unidades que mantuvieran a todo trance dicha orientación, y en cuanto amainara el viento, con la virazón tomasen el mismo rumbo, pero más hacia barlovento a fin de ganárselo al enemigo, como en efecto se consiguió, porque la construcción especial de los cascos peruanos estaba preparada expresamente para barloventear a lo largo del litoral, aunque se reconoció la desventaja de que los barcos mercantes auxiliares venían muy rezagados. La Capitana puso proa a tierra, siguiéndola la Almiranta y el patache, en razón de tenerle ya ganado el barlovento al enemigo, cuando se vio venir una embarcación desde tierra, impulsada por remos y vela, haciendo señas que traían a bordo una comunicación para el General Mendoza. Viéndose ya el enemigo a sotavento, había cedido el paso hacia tierra a las naves peruanas. La Capitana se atravesó, aguardando al mencionado esquife, el cual se colocó a su lado e hizo entrega de un pliego del Corregidor de Cañete, en el cual informaba que todos los días había estado reconociendo atentamente con catalejos los buques holandeses, y se había podido advertir que ofrecían poco armamento a la vista, aparte de hallarse muy deteriorados, circunstancia esta última que era fácil apreciar por la forma en que navegaban. Exhortaba con mucho empeño al General Mendoza que hiciera valer su superioridad sobre las unidades holandesas, y no permitiera que las sombras de la noche tendieran una cortina protectora sobre los buques holandeses, permitiendo que éstos pudieran darse a la fuga, ya que se encontraban en situación comprometida.

El General Mendoza convocó a Junta de Guerra. El Almirante Fernández del Pulgar no era partidario de acometer al pirata, hasta haberse reunido todas las unidades, puesto que —como ya se ha dicho— las embarcaciones mercantes continua-

ban muy a sotavento, y había pasado ya más de mediodía, y por consiguiente, dentro de contadas horas habría de faltar del todo el viento, ya que en aquel lugar calmaba la brisa de ordinario cerca del anochecer. En opinión del Almirante Fernández del Pulgar, lo más seguro era aguardar al día siguiente, en el cual, una vez agrupada toda la escuadra, sería llegado el momento adecuado para atacar. Razonaba que a su juicio no era lógico que el enemigo pudiese escaparse, pues también a éste la calma que iba a sobrevenir a poco lo obligaría a permanecer en su lugar, y tampoco los holandeses daban muestras de querer abandonar el teatro de operaciones, dejándose ir, sino que al igual que la escuadra peruana, estaban al través del viento. Terminó su razonamiento haciendo ver que a su entender todas las prevenciones anunciaban que Spilberguen no tenía intento de rehuir una confrontación con la flota virreinal.

Estas sensatas observaciones del Almirante Fernández del Pulgar provocaron un desconcierto inicial en el seno de la Junta de Guerra, pues por un lado Mendoza temía que el enemigo se entregase a la fuga aprovechándose de las sombras de la noche, y su pundonor estimaba indecoroso que una presa tan importante se le escapase de las manos; por otra parte, se daba cuenta de la fuerza de los argumentos de su segundo. Entre ambos dictámenes, Mendoza desdeñó el más seguro, pareciéndole desprovisto de bizarría, y pecando de osado y temerario, se inclinó por el criterio que fue la causa de la perdición de la flota peruana. En efecto, su gallardía le hizo lanzarse a una aventura en la que quedó demostrado que el enemigo hacía alarde de su pujanza, adornando con flamulas y gallardetes la arboladura, dando así muestras de estar dispuesto a aceptar el reto de los marinos peruanos. A Mendoza esta muestra se le antojó una astucia de los holandeses, para asegurarlo mientras durase el día, y tan pronto las sombras de la noche cayesen sobre unos y otros, darse a la fuga. Como durante una ligera escaramuza inicial los holandeses habían disparado sin bala, creyó ingenuamente el General Mendoza que esto se debía a la falta de hierro, y supuso que el enemigo no disponía de proyectiles para atacar.

Al punto dio la orden a la Almiranta y al patache, para poner proa sobre la escuadra holandesa, cuando ya el anochecer se cernía. El propio Mendoza atacó a la Capitana enemiga, la cual tenía cerca de sí a otras dos naves, que la cogían en medio. La nave principal peruana disparó sobre su adversario una andanada, que no quedó sin respuesta; por su parte, la Almiranta y el patache se lanzaron contra otras dos naves enemigas con no menor denuedo. En esto, cerró la noche, y con ello, vino a faltar del todo el viento. Era la Almiranta una nave pesada, y por añadidura vieja, de modo que quedó sin poder gobernarse entre las dos naves enemigas; en cambio, la Capi-

tana, más ligera, logró zafar un poco por barlovento, pero se encontró, aunque desconociéndola, a la nave de Fernández del Pulgar, con los expresados dos bajeles por su sotavento. Juzgando entonces que las tres unidades eran las tres enemigas con las cuales hasta poco antes había combatido, asestó una descarga a su propia Almiranta, desarbolándola a la primera andanada, con muerte de gran número de tripulantes. Estando ya casi rendida, los dos bajeles enemigos se acercaron a los naufragos, y les exhortaron a que mirasen por sus vidas, pero Fernández del Pulgar y sus compañeros prefirieron desaparecer bajo las aguas, antes que entregarse a los holandeses. El mismo Almirante, abrazado a su confesor, Fray Matías de Villarroel, fraile dominico, fue una de las víctimas del siniestro.

En junto se perdieron unas quinientas vidas de la marinería peruana. Unos culparon a Mendoza de temerario e irresponsable, por haber peleado de noche contra el consejo de los técnicos, entre ellos el propio Almirante Fernández del Pulgar; otros le disculparon, diciendo que no pudo hacer menos por su honra. Realmente, si el enemigo no traía designios de combatir (como pareció corroborarlo su comportamiento posterior), y en efecto se hubiera escapado esa noche, el prestigio y la fama del General Mendoza hubiesen sufrido un serio revés.

LA ESCUADRA EN EL GOBIERNO DEL PRINCIPE DE ESQUILACHE

Grande fue el impulso que el Príncipe de Esquilache dio a las fuerzas navales peruanas en los seis años que gobernó el Perú. Asumió el poder el mismo año en que la escuadra virreinal peruana había sufrido el fracaso estrepitoso frente a los cinco navíos holandeses, en las alturas de Cerro Azul. El propio Virrey estuvo a punto de caer en manos de la flota holandesa, pues poco faltó para que el convoy en el cual viajaba desde Panamá se trabase en contienda con la expedición de Spilberguen.

El Príncipe de Esquilache juzgó prudente, después de maduros acuerdos y con el parecer de las personas más experimentadas y prácticas en las cosas de mar y guerra, poner al virreinato en estado de defensa, "*haciendo armada efectiva la que antes era de nombre y cumplimiento*".

Comprobó que existían grandes deficiencias en las unidades que integraban la escuadra, ya que únicamente podía contarse con el galeón *Jesús María*, que como queda dicho hacía de Capitana. El *San José* sólo estaría en condiciones de seguir prestando eficientes servicios cuando se le sometiera a una amplia reparación y después de ser embonado. El *Nuestra Señora de las Mercedes* acusaba ya los largos años de servicio, y estaba

El Virrey Don Francisco de Borja y Aragón,
Príncipe de Esquilache (Museo Nacional de
Historia). Foto: *Manuel Romero*.





El Virrey Don Luis Jerónimo Fernández de
Cabrera y Bobadilla, Conde de Chinchón
(Museo Nacional de Historia).
Foto: Manuel Romero.

tan deteriorado que hacía mucha agua por la proa, de suerte que hubo que vararlo para desguazarlo. Finalmente, el *Visita-ción* (ex *La Inglesa* que previamente —como ya se ha manifestado— se había llamado *Dainty*) apenas prestaba ya alguna utilidad por no poder navegar a la bolina.

El Virrey contrató con el Capitán José de Castro la construcción en los astilleros de Guayaquil de un barco, que se llamó el *Nuestra Señora de Loreto*¹¹.

De esta forma, el Príncipe de Esquilache, al concluir su gobierno dejaba una escuadra constituida por cuatro galeones: el citado y flamante *Nuestra Señora de Loreto*, de 700 toneladas, que enarbolaba el distintivo de la Capitana de la Mar del Sur, y estaba artillado con cuarenta y cuatro bocas de fuego, y lo servían, aparte de la plana mayor, sesenta marineros y doce grumetes. El *San José* pasó a servir como Almiranta, dotada de 32 piezas y una tripulación de cincuenta marineros y doce grumetes. El *Jesús María* poseía treinta piezas; el *San Felipe y Santiago*, dieciséis bocas de fuego, y 24 marineros, más diez grumetes. Los pataches *San Bartolomé* y *San Francisco*, cada uno con ocho piezas, diez marineros y ocho grumetes; dos lanchas, una de las cuales, la *Santa Ana*, iba artillada con dos piezas. En total, sumábase 140 bocas de fuego, entre ellas sacres y medios sacres¹².

El régimen introducido por el Príncipe de Esquilache fue el de contratar la construcción de las unidades de guerra, encargándolas al Almirante Juan de Lea Plaza y Lorenzo de Medina, con gran provecho y subsiguiente aprobación del Consejo de Indias. El gasto que ocasionó la escuadra integrada por las unidades mencionadas (excluyendo el pago de la infantería, construcción de navíos; fundición de artillería y consumo de pólvora), hecha la cuenta en cuatro años, ascendió a 409.000 pesos anualmente. Mediante la contrata suscrita con Lea Plaza y Medina la armada se sustentaba, aun con naves de mayor tonelaje y superior número de tripulantes, incluyéndose medio millar de plazas de fuerza de combate, con sólo 390.000 pesos de a ocho reales, que se obtenían de la siguiente forma: 370.000 satisfechos por las Reales Cajas, y 20.000 proporcionados por la renta de la avería del Mar del Sur. El ahorro, aparte de los 19.000 pesos, era de mayor consideración, ya que proporcionalmente era muy superior el gasto. El pacto contratado con Lea Plaza y Medina se venció en abril de 1623. El primero era hombre muy inteligente en las cosas de la mar. En dos o tres ocasiones que habían corrido rumores de la presencia de piratas en el litoral peruano, había conseguido poner la armada, en unas seis horas, en aptitud de hacerse a la mar sin ningún peligro¹³.

Es interesante recoger el dato de que entre 1616 y 1620, la Caja de Lima remitió a Guayaquil, para la construcción de las

mencionadas embarcaciones, la suma de 25,879.944 maravedíes, es decir, el 2,94% de la suma total de ingresos y gastos del gigantesco virreinato peruano¹⁴. Esto se explica porque durante ese lapso estuvieron los astilleros de aquel puerto muy atareados con la construcción del galeón *Nuestra Señora de Loreto*, cuyas medidas fueron las siguientes: eslora, 25.20 m. y de manga en proporción, habiéndose empleado madera de Guayaquil, y de guachapelí, y roble para los mástiles, y se botó en 1619. También tuvo que repararse en Guayaquil el *San José*, que permaneció en gradas desde noviembre de 1617 hasta agosto del año siguiente, y vino por cierto a naufragar sólo en 1631, zozobrando frente a Panamá, cargado de plata. Como queda dicho, el *Nuestra Señora de las Mercedes*, que hacía agua por la proa y se dio de baja en 1617, fue reemplazado por el repetido *Nuestra Señora de Loreto*.

Un autorizado informante, el Fiscal de la Audiencia, Licenciado don Luis Enríquez, no nos transmite una impresión muy optimista sobre el estado de la escuadra peruana. En su escrito, nos indica que la flota se hallaba muy mal parada, porque aunque el Príncipe de Esquilache había tenido la intención de ahorrar con el contrato celebrado con los mencionados Lea Plaza y Medina, en realidad se había venido en incurrir en un mayor desembolso, y los galeones y navíos no estaban muy bien tenidos ni conservados, siendo utilizados en viajes de índole comercial por los mencionados contratistas, que solían subarrendarlos a armadores, de suerte que en caso de emergencia las embarcaciones no se hallaban en condiciones de ofrecer combate con lucimiento. El exceso había llegado al extremo de que debiendo servir dichas naves, según cláusula expresa, para transportar el mercurio desde Chíncha hasta Arica, así como para conducir los "situados"¹⁵ a las plazas de Chile, en la realidad se fletaron buques ajenos por cuenta del Erario público.

El Consejo de Indias estuvo de acuerdo con esta observación del magistrado limeño, pues reconoció que aunque el deseo del Príncipe de Esquilache había sido loable, en el sentido de ahorrar todo lo posible, la experiencia sin embargo había demostrado que los gastos eran superiores con el sistema introducido de unos contratistas, pues éstos al fin y a la postre dedicaban las embarcaciones más a sus negocios privados que al servicio de la escuadra, con el consiguiente riesgo de que en cualquier eventualidad los sorprendiera indefensos el enemigo, por no hallarse preparados para presentar combate ni navegar en condiciones de guerra¹⁶.

Justo será escuchar también la voz del propio Virrey. Este, en despacho de 27 de marzo de 1619¹⁷, responde por extenso a la Cédula que había recibido, fechada el 13 de diciembre de 1617, en la que en términos muy perentorios se le recomendaba

austeridad en los gastos que ocasionaba la defensa del vasto territorio colocado bajo su administración. La razón poderosa de tales instrucciones era la merma de las remesas de fondos para las arcas fiscales, que habían menguado en la medida en que había sido necesario adoptar las indispensables prevenciones para colocar al virreinato en estado de defensa frente a los ataques que se vislumbraban como posibles por los piratas, tanto en la forma de expediciones organizadas en gran escala en Holanda o en Inglaterra, ya con el carácter más modesto, pero no menos peligroso, de naves aisladas que ejerciesen correrías esporádicamente.

En su despacho de respuesta al Monarca, el Príncipe de Esquilache hace presente que al asumir el mando halló cuatro galeas, pues aunque por disposiciones regias la escuadra del Pacífico debía estar integrada por cinco unidades de alto bordo, era sabido que una de ellas se había perdido en el desgraciado evento de Cerro Azul. En lugar de este galeón, el Virrey ordenó la adquisición de otro, previo Acuerdo General con las más altas autoridades políticas y fiscales del Gobierno, aplicándose a la compra de esta nave una partida de 26.000 pesos de a ocho reales. En conformidad con lo acordado en la misma reunión, se destacó a Guayaquil al General don Ordoño de Aguirre, para ocuparse en la vigilancia de las labores de construcción de un galeón y de una galera. Posteriormente, por parecer más conveniente al servicio que debía rendir, se decidió convertir esta última en un patache. El galeón, como ya hemos visto, enarboló las insignias de Capitán General de la Mar del Sur, con lo cual estaba subsanada la falta del *Nuestra Señora de las Mercedes*, que por su vejez y estado de deterioro, fue necesario desguzar. A las enumeradas unidades se añadió otro patache, cuyo costo ascendió a 13.000 pesos, y a fin de no aumentar más la escuadra, ya que para las necesidades esenciales se la consideraba con fuerzas suficientes, se resolvió mantener sólo cuatro galeones, vendiéndose *La Visitación*, y que en lugar de ésta hiciesen sus veces dos pataches, en razón de ser igual el gasto, con la ventaja de ser en caso de emergencia mayor la utilidad de dos unidades ligeras. Por último, en vista de que una de las lanchas que halló al entrar en el gobierno presentaba muy ostensibles síntomas de antigüedad, dispuso que se construyera una nueva, a fin de sustituirla por una unidad efectiva en su rendimiento. De esta explicación, deducía el Virrey que la escuadra peruana no había aumentado en el número de navíos, limitándose su gestión a reemplazar aquellos que por su estado de deterioro reclamaban una sustitución urgente.

*LAS FUERZAS NAVALES
BAJO EL MARQUES DE GUADALCAZAR*

De estos años data un memorial anónimo sobre la defensa y fortificación del Perú y de las costas de Chile, del cual interesa extraer algunas observaciones, por provenir de un testigo de los eventos que por entonces agitaron el virreinato, en particular cuando la presencia del pirata L'Hermite constituyó un peligro inminente. Este informante hace hincapié en que lo que importaba de la presencia de los piratas no eran las depredaciones en sí, de suyo reducidas o limitadas a pequeñas escaramuzas, sino la tarea de desgaste en que estaban empeñadas, que ella sí acarrearía serias consecuencias, al ocasionar ingentes inversiones de los fondos fiscales en preparativos que por su apresuramiento y urgencia siempre resultaban muy costosos. Por otro lado, cada vez que hacían su aparición en aguas del Pacífico naves enemigas, se producía una dislocación en el intercambio comercial y en el envío de los tesoros a la Metrópoli, que colocaban a esta última al borde del colapso. De aquí que el autor de este papel opinase que la defensa del Mar del Sur consistía en fortificar las principales plazas y puertos del litoral, de manera que en caso de emergencia los buques mercantes encontrasen fácilmente un refugio que los defendiera de las agresiones piráticas, y en constituir de un modo permanente una escuadra compuesta por dos galeras y seis galeones, que infundiesen respeto a cualquier invasor, disuadiéndolo de atreverse a surcar el Océano Pacífico. Así lo comprendió la Corona, aunque para ello fue necesario el serio amago que sobre la capital del virreinato significó el bloqueo del Callao, en 1624, por L'Hermite⁸.

Cuando éste se presentó delante de nuestro primer puerto, la flota de guerra peruana sólo disponía de dos unidades surtas en la rada: la nave Capitana *Nuestra Señora de Loreto* y el patache *San Bartolomé*; el resto de la armada acababa de zarpar con rumbo a Panamá custodiando el convoy de buques mercantes que conducía los caudales fiscales y de particulares al Istmo.

El Virrey había nombrado por Teniente de Capitán General a su sobrino don Luis Fernández de Córdoba y Arce, señor del Carpio. De los episodios cuyo protagonista fue la flota holandesa invasora ya se ha dado detallada información, aunque de ello acaso sea lo más importante destacar tres circunstancias, que pueden calificarse, si no de milagrosas, de insólitas o poco menos. La primera, que habiendo hecho su entrada en aguas del Pacífico en febrero de 1623, sólo vinieran a ser descubiertas las embarcaciones enemigas en mayo de 1624, es decir que pudieron disfrutar de más de un año de permanencia en algún punto

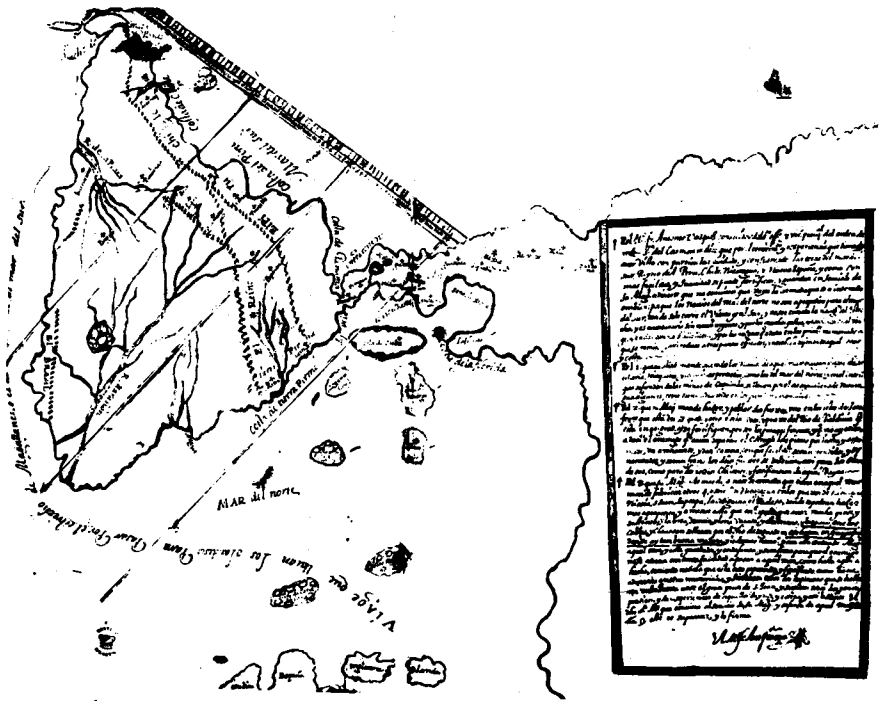
de las regiones australes, en donde lograron refrescarse y prepararse a su sabor para la campaña sobre las costas peruanas, sin que nadie advirtiese su presencia. En segundo lugar, sólo un hecho fortuito —la tardanza de tres o cuatro días en arribar al Callao— permitió que la escuadra peruana zarpase con rumbo a Panamá y no cayera en manos de los piratas, que mediante su puntual servicio de espías distribuidos hábilmente dentro del virreinato peruano, sabían la fecha en que dicho convoy se haría a la vela, y finalmente, que pudiendo haber cogido desprevenidos y desguarnecidos al Callao y a Lima, una serie de tropiezos dentro de sus propias fuerzas de desembarco frustrasen los propósitos de adueñarse del puerto, en primera instancia, y avanzar luego sobre la capital del virreinato.

El Marqués de Guadalcazar ordenó, tan pronto se hubo desvanecido este peligro de las costas peruanas, la construcción en Guayaquil de un buque de 550 toneladas, bajo la vigilancia del Capitán don José de Castro, cuya quilla se había colocado por cierto ya antes de que las huestes de L'Hermite hicieran su aparición en nuestras aguas. La construcción de esta unidad fue el resultado del informe desfavorable evacuado por los peritos, después de reconocer el galeón *Jesús María*, con veintidós años de servicios, y que se tuvo por incapaz de soportar una nueva carena.

Empero, deseando el Virrey introducir todas las economías posibles, pactó con un vecino de Guayaquil, el referido don José de Castro, la construcción de un nuevo galeón. La obra se ajustó en la cantidad de 76.000 pesos de a ocho reales, abonados en tres cuotas: una por adelantado, la segunda cuando se hubiesen colocado los baos y asentado las cubiertas, y la última, al entregarse la nave a satisfacción de las autoridades. Juzgaba el Marqués de Guadalcazar que con este sistema se ahorrarían más de 50.000 pesos, pero los piratas, en su incursión sobre Guayaquil quemaron el astillero. Castro, tras dilatado pleito, resultó condenado a reponer el galeón, que entregó efectivamente, ya en la época del Conde de Chinchón, en que se le impuso el nombre de *San Diego*.

El peligro cierto y evidente que representó el amago del pirata L'Hermite llevó a las autoridades, tanto del propio virreinato, como metropolitanas, a considerar con seriedad el problema de las incursiones de corsarios en aguas del Pacífico.

Ya en Carta real de 7 de diciembre de 1604 se había propuesto a la Casa de la Contratación de Sevilla la conveniencia de estudiar la posibilidad de que cada año pasara un navío con rumbo al Perú, utilizando el Estrecho de Magallanes, habiéndose puesto de relieve las ventajas que de ello resultarían¹⁹. No se adoptó decisión alguna sobre esta iniciativa, y hubieron de transcurrir veinte años para que un acontecimiento de la envergadura del



Mapa que acompaña los memoriales de Fray Antonio Vázquez de Espinosa, O.C., relativos a proyectos de defensa del virreinato peruano. 1625 (Museo Británico. C. 62-i-19).

asedio al Callao por piratas holandeses volviera a poner sobre el tapete la conveniencia de crear una escuadra especial para el Océano Pacífico. Esta flota estaría compuesta por un número de naves remitidas desde España, a través del Estrecho de Magallanes o de Lemaire, que unidas a la que formaban la escuadra virreinal, constituirían una fuerza muy respetable²⁰.

El problema fundamental, como siempre, lo significó la falta de fondos para formar una armada tan considerable. La Cédula que se cursó al Virrey Marqués de Guadalcázar el 3 de diciembre de 1624 es sumamente instructiva sobre este particular.

Esa comunicación regia versa sobre los recursos que cabía arbitrar para cubrir los gastos en que la Corona iba a tener que incurrir para organizar una armada que fuese destacada en el Mar del Sur, donde tendría su teatro de operaciones, al igual que lo hacía una flota similar en el Atlántico, cubriendo la carrera entre Sevilla y los puertos de nuestro Continente.

La Cédula que nos ocupa hace mérito del despacho elevado por el Virrey del Perú el 7 de abril de 1624, en que transmitía la noticia de los rumores que circulaban en el país de que se aproximaban naves enemigas al litoral, como en efecto así ocurrió poco menos de un mes más tarde, en que se comprobó que tales rumores tenían fundamento. Las autoridades madrileñas tomaron el peso que se merecía tan importante noticia, tanto por la gravedad e importancia del caso, como por el cuidado y consideración de castigar incursión que tantos trastornos habría de provocar en el Pacífico. Bastaba solamente el hecho de interrumpir el normal intercambio comercial, para que los estragos que causara el pirata fuesen de verdadera trascendencia.

El problema que planteaba la incursión de L'Hermite en nuestro litoral se deliberó en el seno del Consejo de Indias y de la Junta de Guerra, y en ambos organismos se convino en que no podía dilatarse un día más la creación de una escuadra, que atravesando uno de los Estrechos —el de Magallanes o el de San Vicente, o de Lemaire— se constituyese en el Pacífico, en donde debía cubrir el litoral que se extiende desde Acapulco por el Norte hasta los mismos Estrechos, por el Sur. De esta forma, no sólo ahuyentaría a los que intentasen penetrar por las regiones australes, sino que ejercería vigilancia sobre la ruta que conducía de la Nueva España a Filipinas, lográndose de esta suerte mantener las aguas del Pacífico completamente libres de tan molestos huéspedes.

El costo de organizar esta flota se estimaba en un millón de ducados, y se consideraba que podría estar en condiciones de hacerse a la vela para finales de julio de 1625. A fin de cubrir tan cuantioso desembolso, la Corona tuvo que contratar un empréstito, aunque a bajo interés, cuya amortización se esperaba poder atender mediante una serie de medidas económicas que

se implantarían tanto en el Perú como en la Nueva España, que de este modo reintegrarían el importante gasto, al cual no era posible que hiciese frente exclusivamente el Erario público. La Corona justificaba las nuevas imposiciones alegando que puesto que la presencia de tal armada serviría para restablecer la tranquilidad en las aguas de nuestros mares, era procedente que los beneficiarios de las medidas de precaución aportaran su contribución a ellas. Se consideraba conveniente enviar seis galeones y dos pataches, con una dotación de 1.500 plazas.

También las mercaderías que se importaban de América sufrieron el recargo de 1% adicional, como avería, sobre el oro, plata y todo género de artículos provenientes de Ultramar que llegasen a Sevilla, y con este subsidio se consideraba que podría reunirse un capital suficiente para que la armada en preparación alcanzara a contar con diez galeones, tres pataches y las lanchas que fuesen menester. El 8 de enero de 1625 se encargó al Conde de la Puebla del Maestre, don Lorenzo de Cárdenas, Consejero de la Junta de Guerra de Indias, para que se trasladase a Andalucía para activar la organización de esta escuadra. Tendría su cuartel general en Cádiz o en Sanlúcar de Barrameda, y se le otorgó carta blanca para realizar toda clase de gestiones y de incurrir en gastos de toda índole, autorizándosele inclusive para embargar las naves que estimase conveniente incorporar a la proyectada escuadra. Posteriormente se denominó a don Juan de Andrade Colmenero, Caballero de la Orden de Calatrava, como Capitán General de la misma Armada, y Sargento Mayor a don Lorenzo de Olaso, que había actuado como Capitán de infantería en Flandes. Como Almirante se designó a don Gaspar de Vargas, y como Capitán de la Artillería, a don Jacinto Meléndez.

El Consulado de Sevilla ofreció aportar 400.000 ducados, a cambio de que se suspendiese el cobro adicional del 1% sobre todas las mercaderías importadas de las Indias, por considerar que esta medida traería aparejados serios inconvenientes.

En cuanto a la personalidad de Andrade Colmenero, es interesante anotar que había pasado a España en el séquito que acompañó al Príncipe de Esquilache en su regreso a la metrópoli. Ya en un memorial datado en Lima el 27 de abril de 1619 había expuesto este marino sus reflexiones en orden al estado por el que atravesaba la armada virreinal²¹. El fue quien propuso al Virrey contratar la construcción de varias naves a Guayaquil, por el sistema de ponerse en acuerdo con Lea Plaza y Medina, que permitió por la suma de 409.000 pesos establecer una flota con soldados estables, servicio de carena, suministro de pertrechos y medio millar de hombres de guarnición. Andrade Colmenero llevaba dedicado a la náutica un cuarto de siglo, y había

LA ESCUADRA VIRREINAL

cursado anteriormente en la escuadra del Atlántico y en la carrera a las Islas Filipinas.

No anduvieron remisas las autoridades en la preparación de la escuadra que nos ocupa: se tomó un asiento con el mercader alemán Andrés Lambermay, vecino de Sevilla, para proporcionar 4.000 quintales de cobre (mitad procedente de Hungría y mitad de Suecia) para acuñar los mencionados 400.000 ducados que iba a facilitar el Consulado hispalense. Pero la lentitud exasperaba a los Consejeros de Indias, que el 2 de diciembre de 1625 excitan al Conde de la Puebla del Maestre para que acelere los preparativos. Sin embargo, un año después —el 24 de noviembre de 1626— se le instruye para que suspenda la recluta de soldados que debían sentar plaza en el cuerpo que integraría las fuerzas de esta Armada, y finalmente, el 20 de noviembre de 1628 los cuatro únicos galeones que habían podido reunirse se destacaron a la Armada del Atlántico, para prestar servicios en la expedición de socorro a Puerto Rico.

Por otra parte, el impuesto en el cual se subrogó el Consulado de Sevilla, ofreciendo la cantidad de 400.000 ducados, tuvo un fin inesperado: hubo que echar mano de esa renta para atender al pago de las tropas que se hallaban sitiando a Breda, y el triunfo de las fuerzas españolas, aparte de significar una importante victoria en el teatro de operaciones de los Países Bajos, dio tema para que el genial pintor Diego de Silva Velásquez creara una de las obras maestras del arte universal: "La rendición de Breda"²².

LA ESCUADRA BAJO EL VIRREINATO DEL CONDE DE CHINCHON

Las fuerzas navales en la época del Virrey Conde de Chinchón experimentaron un considerable incremento. En primer lugar, es importante anotar que en coincidencia con la llegada del nuevo gobernante al Perú, se produjo el primer nombramiento emanado directamente del Monarca, para ocupar el cargo de Maestre de Campo del Callao, o sea el de jefe de la plaza chalaca. Esta designación recayó en don Sebastián Hurtado de Corcuera, que acumuló a aquella investidura, la de Teniente de Capitán General, como sus predecesores.

Los anuncios de expediciones holandesas a las costas del Pacífico, bajo el gobierno del Conde de Chinchón, no cesaron, aunque viniesen a la postre a tener efecto sólo en el período de su sucesor, el Marqués de Mancera. Sin embargo, este estado de zozobra permanente impuso al gobernante peruano a mantenerse siempre avizor, y a observar las más elementales medidas de seguridad para evitar una sorpresa.

A fin de alcanzar unas condiciones de garantía para la navegación comercial, el Conde de Chinchón dirigió una encuesta sobre la preparación técnica de los pilotos mercantes, que aunque para obtener el título de tales sufrían un examen, en la realidad el tiempo y otros accidentes disminuían su capacidad profesional. También ordenó que las embarcaciones no navegasen sobrecargadas, ni en convoy, porque daban pie para que al verlas agrupadas desde la distancia o desde los puertos, se entendiera que formaban escuadras de piratas. También puso especial cuidado en que se diera fiel cumplimiento a la orden regia contenida en la Cédula de 12 de noviembre de 1634²³, de que nadie se embarcara sin haber confesado y comulgado. Además, ordenó por Auto librado el 14 de agosto de 1635 que las licencias que se despacharan por el Gobierno, no se refrendaran por el Secretario de la Gobernación, sino por el Santo Oficio, con cuyo visto bueno serían admitidos los pasajeros a bordo²⁴. Prohibió, asimismo, que los navíos procedentes del Sur hicieran su entrada a la rada del Callao por el canal entre la isla y La Punta, por el peligro de varadura que ello traía consigo en el arrecife o bajo El Camotal, en donde ya se habían perdido algunos navíos²⁵.

Cuando el Conde de Chinchón asumió el poder, las fuerzas navales peruanas constaban del galeón *San José*, con una antigüedad de cuatro lustros; el *Nuestra Señora de Loreto*, con poco menos; de menor porte eran el galeoncete *San Felipe y Santiago*, que también arrastraba su vejez, al punto que al poco tiempo hubo que darle de baja, operación que se repitió con la zabra *San Francisco*, como ya por cierto lo había dispuesto su predecesor, el Marqués de Guadalcázar, el 15 de noviembre de 1628. En buenas condiciones se hallaban el patache *San Bartolomé*; y el galeón *San Diego del Milagro*, que se empezó a construir bajo el mando del Marqués de Guadalcázar, y que al entregar éste el poder, todavía no había hecho su entrada en el Callao, por hallarse en construcción en Guayaquil. El costo de estas unidades fue de 80.500 pesos.

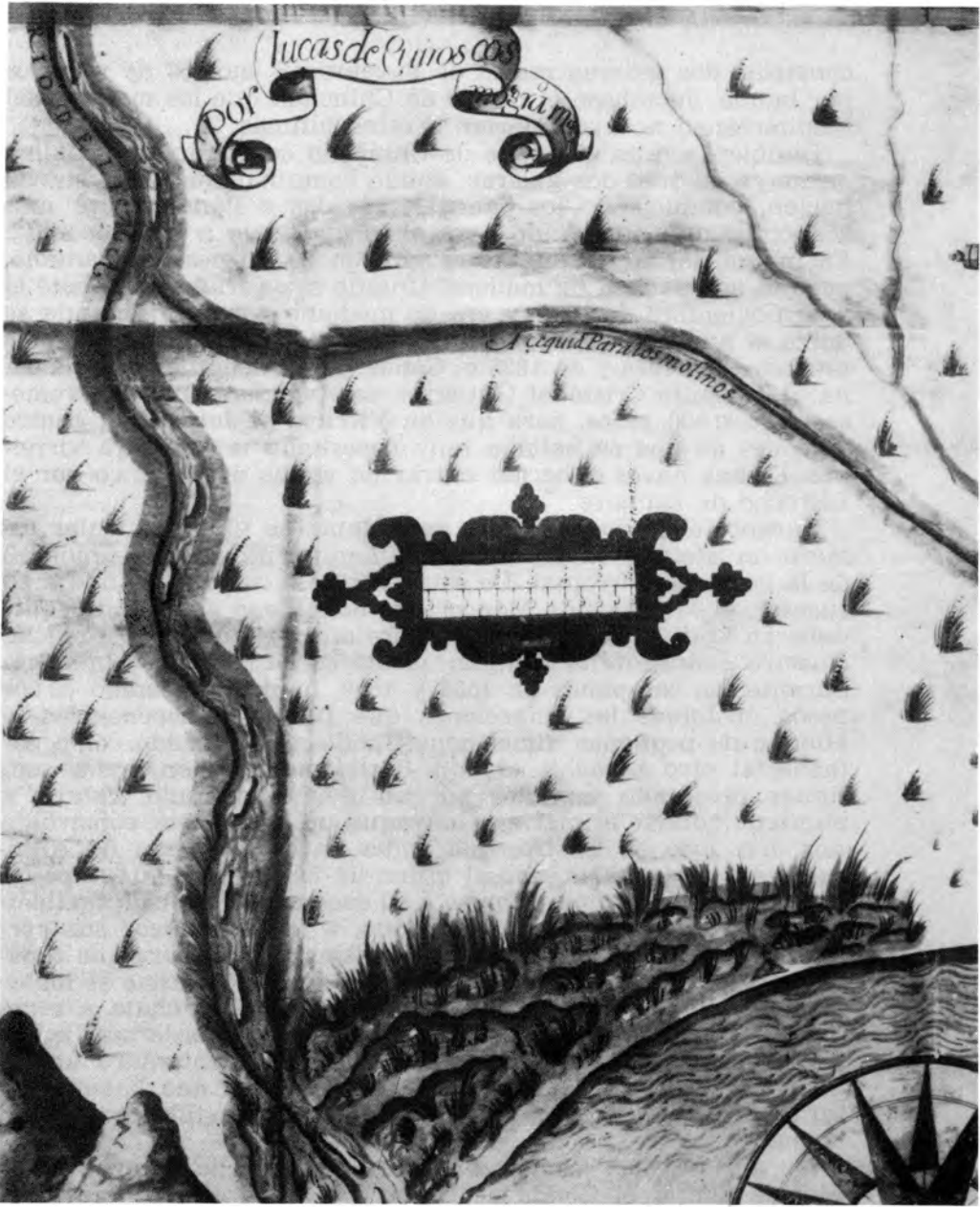
Aparte de estas embarcaciones, el Conde de Chinchón halló tres galeotas, que había mandado construir el Marqués de Guadalcázar, a fin de prevenir sorpresas tan desagradables como la de L'Hermite. Actuaron como comisarios encargados de la vigilancia de estas unidades, así como del mencionado *San Diego del Milagro*, todos en los astilleros de Guayaquil, el Oidor don Francisco de Alfaro, el Fiscal don Luis Enríquez, el Contador don Francisco López de Caravantes, y el Factor don Cristóbal de Ulloa. Dudóse sin embargo, si estas tres naves resistirían el viaje hasta Panamá, y se juzgó por casi imposible su regreso por tener que venir barloventeando. No obstante, la experiencia demostró que tales temores eran infundados. El Virrey envió también un galeón por madera a Pueblo Nuevo y Chiriquí (Nicaragua), para

construir dos galeras reales de a veintiséis bancos de remeros por banda. Jactábase el Conde de Chinchón que las mejores del Mediterráneo no aventajarían a estas últimas.

También acordó el Conde de Chinchón construir en el Callao en mayo de 1630 dos galeras, dando como motivo que su navegación, conduciendo los caudales fiscales a Panamá, era más económica que utilizando para el mismo viaje a los galeones²⁶. En marzo del año siguiente se giraron 20.000 pesos a Panamá, para la adquisición de madera. Una de estas fragatas se botó el 2 de noviembre de 1631, y era de mediano porte; la segunda se lanzó al agua el 4 de noviembre de 1633. Sin perjuicio de estas unidades, en 1634 y en 1635 el Conde de Chinchón envió a España al Teniente Cristóbal Gutiérrez de Avendaño, con dos remesas de 200.000 pesos, para que en Vizcaya se fabricasen cuatro galeones de que se hallaba muy necesitada la escuadra virreinal. Dichas naves deberían entrar en aguas del Pacífico por el Estrecho de Lemaire²⁷.

Durante el período de este gobernante se tuvo particular esmero en atender la carena y mantenimiento de las unidades de la escuadra virreinal. De esta suerte, al ceder el mando a su sucesor, el Marqués de Mancera, el *San Diego del Milagro* quedaba en aptitud de navegar durante muchos años más; el navío *Nuestra Señora de la Antigua*, prestó servicios como Almiranta durante las campañas de 1638 y 1639, habiendo costado 30.000 pesos, incluidas las refacciones que fueron indispensables, y aunque de pequeñas dimensiones, podía ser utilizado como patache; el otro patache, el *San Bartolomé* también podía continuar prestando servicios por un tiempo dilatado. Estaba a punto de botarse al mar en Guayaquil un galeoncete, construido por don José de Castro, que podía hacer las veces de Almiranta; su coste había sido el orden de los 60.000 o 70.000 pesos. El Conde de Chinchón propuso a su sucesor dar de baja también al galeón *Nuestra Señora de Loreto*, a fin de utilizar sus pertrechos y accesorios, concedidos al mismo Castro, para que construyera una nave similar. Para el resguardo del Callao se hallaban en actividad nueve lanchas cañoneras, y la chata a remo *San Isidro*, capaz de admitir cinco culebrinas, con la cual echar a pique una embarcación de alto bordo que intentara atacar dentro de la rada. De esta última, en realidad una batería flotante, decía un contemporáneo que era "un castillo roquero en la mar"²⁸.

No obstante las lisonjeras impresiones que de su obra en la Marina emitía el Conde de Chinchón, su sucesor, a fardo cerrado, criticó las unidades construidas por aquél, como llenas de defectos. Su apreciación es digna de respeto, pues para respaldarla asevera en su Memoria gubernativa: "[...] pues yo con haberme criado entre galeras, y ser ésta mi profesión y afición,



no he hallado camino para que sean de provecho, ni poderlas armar dado que se puedan conseguir en ningún tiempo, ni que haya ningún Virrey que quisiera entrar en tanta costa [...]".

En tiempo del Conde de Chinchón se registró, en 1631, el naufragio de la Almiranta *San José*, sobre Garachiné (8° Norte), en un bajío desconocido en las cartas y para los pilotos, hasta que fue descubierto por el siniestro. Para suplir la carencia de esta unidad, dispuso el Virrey que una galera y dos lanchas hicieran el viaje a Tierra Firme, manteniéndose a lo largo de la travesía pegadas al litoral, con el objeto de comprobar si era más práctico conducir con esta clase de embarcaciones los caudales del Fisco, y si surgiese algún inconveniente, se sustituiría el buque desaparecido. Salieron dichas embarcaciones del Callao en 1632, y tuvieron feliz viaje, al punto de que en cinco meses hicieron el viaje redondo Callao-Panamá-Callao. Al año siguiente hizo el Virrey también traer madera de cedro e hizo construir dos galeras, más algunas lanchas.

El Conde adoptó, además, la providencia, por auto librado el 22 de junio de 1630, de que las naves que se construyesen en Guayaquil sólo lo fuesen previa licencia del Gobierno y ciñéndose a las medidas que parecieren más a propósito para portar diez, doce o más piezas de artillería, en caso de ser convertidas en naves auxiliares de la escuadra. El 19 de mayo de 1633 ordenó, asimismo, que en las naves del Estado no se construyesen camarotes de tablas sobre la cubierta ni en otra parte donde pudiesen entorpecer el juego de la artillería en caso de apremio²⁹.

En conformidad con la Cédula de 29 de octubre de 1627³⁰, se destacó desde enero hasta julio de cada año dos embarcaciones dotadas de todo género de pertrechos y con sendos piquetes de tropa de desembarco, a fin de que patrullasen, una el litoral de Valdivia, y la otra, las islas de Juan Fernández y la región de Chiloé, hasta la latitud de 44°, revisando todos los parajes en donde pudiesen fondear bajeles enemigos, con el objeto de evitar cualquier infiltración por los Estrechos de Magallanes o de Lemaire, dando en todo caso inmediata alarma de la aparición de naves sospechosas³¹. Con idéntica finalidad otro chinchorro hacía el recorrido hasta Panamá, en orden a frustrar cualquier sorpresa en esa parte del litoral. El apostadero estaría en Manta, donde aguardaría la llegada de la Armada, y sin haber recibido información recogida por el chinchorro de que la mar se hallaba libre de peligros, no se daría a la vela la escuadra bajo ningún concepto³². Por cierto, se aprovechaba el viaje del bajel que iba a patrullar delante de Valdivia, para remitir la consignación a esta plaza. La costumbre de enviar esta nave a recorrer los mares australes se observó durante muchos años, y continuaba en vigor en la época del Conde de Alba de Aliste³³.

Durante el gobierno del Virrey Conde de Chinchón, en 1631, se eligió al Venerable Francisco Solano (cuando todavía no había sido elevado a los altares) por patrón y tutelar del Mar del Sur y de los convoyes que lo surcasen, conforme acuerdo adoptado por el General don Bernardino Hurtado de Mendoza, en acción de gracias por haber llevado a salvo la escuadra que navegaba en el Pacífico con rumbo a Panamá. Hízose súplica especial al Monarca, para que dispensara su aprobación al nombramiento³⁴. La ocasión que dio pie para esta designación ocurrió cuando hallándose en la noche del 7 de junio de 1631 el galeón *San José* a corta distancia de Panamá, llevando en sus bodegas un caudal de tres millones de pesos, tocó en unos bajos, como ya se ha informado, frente a la Punta de Garachiné. Se lograron salvar todos los que iban a bordo, excepto un hombre que se ahogó por la codicia de querer salvar un talego de plata que llevaba consigo. De dicho caudal, se logró rescatar de cinco brazas y media en que yacía sumergido, más de 1.400 barras de plata, aparte de cien mil pesos en cajones de reales. También se consiguió sacar a la superficie las piezas de artillería, todo lo cual se atribuyó a favor celestial obtenido mediante la intervención de Francisco Solano. En aquel mismo viaje, habiendo recogido la Capitana los naufragos de la Almiranta, les terció tan mal el viento, que directamente iban a dar sobre un peñasco y en el mismo bajo en donde había zozobrado el *San José*. En esta angustia se imploró la intervención del virtuoso fraile franciscano, a voces, y sin tardanza cambió el viento en orientación favorable³⁵.

Las condiciones en que se desarrollaba la navegación no siempre eran óptimas: la Capitana, que debía conducir al Virrey cesante, Marqués de Guadalcazar, a punto de hacerse a la vela el 30 de mayo de 1629, fue inspeccionada por los técnicos, que la hallaron tan cargada y metida dentro del agua, que en manera alguna estaba en condiciones de navegar, ni menos combatir si era atacada. El Conde de Chinchón ordenó aligerar su cargamento. Por estas razones se explica fácilmente por qué la *San José* se perdió, estando al mando del General don Bernardino Hurtado de Mendoza³⁶.

Sin embargo del desastre que había ocurrido a éste, el Conde de Chinchón, por decreto expedido el 11 de febrero de 1632 autorizó a Hurtado de Mendoza a hacer uso del título de General de la plaza del Callao y de General de la Mar del Sur³⁷.

Las sorpresas a las naves surtas en la rada del Callao no solían correr solamente a cargo de los piratas: el 4 de setiembre de 1634 un grupo de enmascarados asaltó por la noche un barchino o chalupa y en él se dirigieron sobre un chinchorro, con el que una vez capturado pusieron proa hacia el puerto de Santa³⁸.

Parece oportuno también escuchar el testimonio del propio Conde de Chinchón, en las comunicaciones que elevaba al Con-

sejo de Indias, en relación con las fuerzas navales bajo su jefatura.

En la primera de ellas, datada el 6 de mayo de 1634, manifiesta que cuando asumió el mando halló cuatro galeones en la escuadra, más dos pataches, pero uno de estos últimos tan viejo, que ya su antecesor había dispuesto que se vendiese, como así se hizo efectivamente. De las cuatro referidas naves de alto bordo, había una que era prácticamente inservible, sin que se justificaran los gastos que en su mantenimiento se realizaban. Una vez que hubo evacuado los informes técnicos indispensables, se le dio de baja, y aunque se pregonó la venta de dicha embarcación, no hubo postores que se presentaran a la licitación. Visto este inconveniente, se optó por desgazarla, recogiénose con el mayor cuidado todos los pertrechos que podían salvarse, los que se guardaron en los almacenes del Estado, a fin de que en lo futuro fuesen utilizados para reemplazar pérdidas de piezas similares, y para carenar otras embarcaciones.

De esta suerte, en la realidad la flota virreinal quedaba reducida a sólo tres unidades y un patache en condiciones de servir para los usos a que estaban destinados. Como ya se ha dicho en varios lugares del texto anterior, una de dichas embarcaciones, el *San José* se perdió cuando enarbolaba las insignias de Almirante. A juicio del Conde de Chinchón poco era lo que de hecho se había perdido, pues la nave había sido construida a principios del período del Virrey Marqués de Montesclaros, o sea que se remontaba al primer decenio del siglo. La que después de tal pérdida reemplazó dicho buque en la categoría de Capitana, que era el *Nuestra Señora de Loreto*, también llevaba unos quince años de construida. De esta forma, únicamente el *San Diego*, que dejara totalmente terminado de construir el predecesor inmediato del Conde de Chinchón, el Marqués de Guadalcazar, era el que se hallaba en condiciones más favorables para surcar las aguas de nuestro litoral.

Ante esta situación, el Conde de Chinchón se abocó a la tarea de completar la escuadra a su número habitual de unidades. Se informó de los sistemas que sus antecesores habían observado para esta operación: unos habían preferido la compra de buques mercantes, para acondicionarlos; otros, la construcción directa por cuenta del Estado, y finalmente, otros habían preferido el procedimiento de contratar la construcción a particulares, sujetándose a condiciones previamente acordadas. La experiencia acumulada puso de manifiesto que las dos fórmulas indicadas en primer lugar originaban excesivos gastos, no así el procedimiento de contratar directas con particulares, que demostró ser el más económico, inclusive con la ventaja de que habiéndose pagado a uno de los contratistas 76.000 pesos por la construcción de una nave, una vez examinada por peritos y funcionarios que

se designaron para su recepción, descubrieron éstos algunos defectos que descontaron de la última cuota. Aún así, una vez entregada la unidad, posteriores reconocimientos revelaron que el casco se había hecho con menor ligazón y pernería de las que para su resistencia y duración se requería según los requisitos.

Intentó el Conde de Chinchón seguir este sistema, y entró en tratos con el mismo contratista, pero ahora éste rehusó asumir la obra por menos de unos cien mil pesos, añadiéndose la expresa declaración de que si en dos o tres años que durase la construcción entrasen piratas en Guayaquil y causaren daños a lo que ya se llevare fabricado, el daño correría a expensas del Fisco.

Agregaba el Conde de Chinchón que era conveniente también tener en cuenta, a la hora de considerar la vida de las embarcaciones construidas en los astilleros de Guayaquil, la menor duración de la madera en comparación con las de Europa, como lo había demostrado el navío capturado a Hawkins en 1594, que cobró fama por los prolongados años de servicios que prestó, sin necesidad de profundas reparaciones ni carenas.

Abordando el tema del envío de una flota desde España, tema que no le era desconocido al Conde de Chinchón, por haber pertenecido antes de ser designado Virrey del Perú, a la Junta de Guerra, se muestra partidario de que tan loable proyecto se llevase adelante, por las muchas ventajas que en él concurrían. En primer lugar, dada la gran producción de los astilleros españoles, el costo por unidad era menor, y ya esto significaba una importante economía en relación con naves similares construidas en Guayaquil, que era el único punto en donde podían botarse naves de gran porte. En segundo lugar, invocaba el Conde de Chinchón la larga experiencia acumulada en Vizcaya, durante siglos, lo que hacía a las embarcaciones construidas en aquella parte de la metrópoli como superiores a las de astilleros americanos. En tercer término, subrayaba el riesgo que se cernía siempre sobre Guayaquil de un ataque inesperado de piratas, no así en España, en donde el trabajo podía desarrollarse sin sobresaltos ni enojosas interrupciones. Añadía que aunque se tomase en cuenta el tiempo que tardaría en darse curso al despacho en el que significaba estas consideraciones, más el que en sí se consumiese en la construcción de las naves, siempre sería menor que el que se iba a emplear en la construcción de las embarcaciones en los astilleros de Guayaquil, de las que las expresadas unidades vendrían con tripulaciones expertas, siempre superiores a las que era posible reclutar en el Perú. No dejaba de recomendar asimismo el Virrey que podrían emplearse dichas embarcaciones para traer cuerpos de ejército para combatir en la guerra de Chile.

A juicio del Conde de Chinchón, bastarían cuatro buques, de hasta 500 toneladas, ateniéndose en su construcción a las

normas que al mismo tiempo que este despacho hacía llegar a la Junta de Guerra, y recomendando también la oportunidad en que deberían emprender su viaje y la época del año en que sería más ventajoso que atravesaran el Estrecho, recogándose en este último extremo los consejos adquiridos por los marineros y pilotos más prácticos en las aguas de nuestro litoral.

A fin de que todas estas propuestas no escollasen por la carencia de dinero, el Conde de Chinchón se apresuró a remitir a España la suma de 200.000 pesos, por cuenta aparte, registrados a la Casa de la Contratación de Sevilla, de suerte que la Junta de Guerra procediese a administrar la expresada cantidad, acerca de la cual y de su importancia el Virrey significaba sus mayores extremos, haciendo notar que por ningún motivo se distrajese ese caudal del objetivo al cual estaba destinado, supuesto que por enviarlo no se construían aquí los barcos que con tal importe podrían hacerse³⁹.

El 16 de mayo del año siguiente insistía en lo expuesto, reiterando la necesidad precisa que había de cuatro galeones para la escuadra del Mar del Sur y la conveniencia que se construyesen en Vizcaya. Como a su entender cada día era mayor la apremiante necesidad referida, y temiendo que al primer envío no se le hubiese dado el destino para el cual se había previsto, repitió la remesa, volviendo a hacer llegar a las autoridades metropolitanas otra suma de 200.000 pesos, por si en último caso la primera hubiese sido insuficiente. El encargado de conducir esta segunda remesa fue el Capitán don Cristóbal de Avendaño, que además conducía una comunicación del Virrey al Monarca, haciéndole presente que por ninguna razón se dejase de hacer lo que el Virrey con tanto interés solicitaba, pues de otra forma quedaría todo el virreinato sin defensa y sometido a tener que transportar los caudales, tanto fiscales como de particulares, en buques mercantes, con el descrédito que esto significaba y el peligro que en definitiva entrañaba⁴⁰.

A la vista de estas comunicaciones, la Junta de Guerra de Indias, le dirigió al Conde de Chinchón una Cédula, el 7 de febrero de 1636, en que le manifestaba que las urgencias económicas habían obligado a echar mano de las referidas cantidades. De la primera remesa, se valió la Corona para amortizar las deudas contraídas con hombres de negocios que habían facilitado empréstitos al Estado; de la segunda, sólo llegaron a España 35.191 pesos, porque de los 169.809 restantes dispusieron libérrimamente los funcionarios fiscales de Panamá, para cubrir algunos adeudos apremiantes. En esta situación, la misma Junta de Guerra consideró que por el momento era difícil abocarse a la compra de los cuatro galeones en cualquier puerto español, y también surgió la duda de si era prudente aventurarlos con la gente de mar que en ellos se embarcase, en una tan larga y

peligrosa navegación por los Estrechos, sobre lo cual se recogieron informaciones de marinos expertos. En vista de tales circunstancias, se recomendó al Conde de Chinchón que sin perder tiempo, se dispusiera a construir naves de guerra en los astilleros peruanos, a fin de que en última instancia no sobrasen naves, si de todas formas se decidía a construir las encargadas en Vizcaya⁴¹.

Complementa esta comunicación regia, otra de 1° de abril siguiente, en la que se reitera la exposición de las dificultades que surgían de podersele remitir desde España los cuatro navíos que había solicitado para reforzar la escuadra del Mar del Sur, y la imprescindible necesidad que se había presentado de tener que disponer de las remesas de dinero que había enviado con tal finalidad. Se señala que se había discutido detalladamente el problema, y aunque se admitía que era más económico para los intereses fiscales que galeones no se construyesen en astilleros del virreinato, por ser aquí muy alto el costo por los elevados jornales y la carestía de los pertrechos, sin embargo había la razón poderosísima del peligro de enviar los buques por los Estrechos, pues la experiencia había demostrado ya en anteriores ocasiones, como por ejemplo en las expediciones de Sarmiento de Gamboa, de Flores de Valdés y de los hermanos Nodal, que la falta de hombres prácticos e inteligentes en aquella navegación ponía en grave peligro a todas las embarcaciones que se arriesgasen. Por tanto, mientras no se resolviese esta dificultad, no parecía razonable aventurar la suerte de cuatro naves a una tan arriesgada empresa, sin contar con que de todo el capital enviado por el Conde de Chinchón, apenas quedaba un saldo insignificante.

En concreto, la Junta de Guerra de Indias acordó recomendar al Conde de Chinchón, que alejase de su pensamiento la idea de construir naves en astilleros de la Península, y que definitivamente ordenase la construcción de las unidades requeridas en Guayaquil, aunque para ahorrarle gastos, se le enviarían de todas maneras aquellos pertrechos que eran aquí extraordinariamente caros, como clavazón y otros accesorios⁴².

LA ESCUADRA EN EL PERIODO DEL MARQUES DE MANCERA (1639-1648).

Bajo el gobierno de este mandatario, las fuerzas navales peruanas alcanzaron un alto nivel. No en balde el Marqués de Mancera, antes de asumir el cargo de Virrey del Perú, se había criado en la frecuente navegación, y en su Memoria de gobierno confiesa que ello era su "profesión y afición".

Para la buena administración del abastecimiento de la escuadra, dictó nuevas Ordenanzas. Con arreglo a ellas, se cautelaba la compra y disposición de los víveres y pertrechos, a fin de erradicar corruptelas en los almacenes del Callao. Lo mismo se hizo en el renglón de consumo de cables, jarcia, velamen y otros accesorios, que por el elevado costo que alcanzaba en el Perú, requería especial cuidado para dar de baja al material que aún estuviese en condiciones de seguir prestando servicios. También se introdujeron nuevos métodos en la fiscalización del trabajo de carena y recorrido de las naves de la armada, a fin de obtener las mayores economías. El Marqués de Mancera redujo también el jornal diario de los carpinteros de ribera, de cuatro a tres pesos, nivelándolo así como los de los maestros de calafatería, en razón de ser similar el trabajo y ocupación; a los negros oficiales que percibían veinte reales de jornal, les redujo el salario a dieciséis reales. Así mismo, como a los forzados de las galeras se les proporcionaba igual racionamiento que a los oficiales y artilleros de la flota virreinal, sin hacer diferencia alguna respecto de su nivel social, dispuso el Virrey que se sustituyera lo que se les daba de garbanzos, por frejoles (que eran más baratos), y que el pescado fuese del ordinario, y finalmente, que se les suprimiese el tocino, por ser de alto costo y no ser alimento imprescindible para la subsistencia humana.

Al asumir el mando, el Marqués de Mancera denuncia que halló al virreinato desguarnecido, hasta exagerar la nota de proclamar que no había ni embarcación en qué remitir los caudales a Panamá. Sólo se hallaban en condiciones de prestar servicio dos bajeles: uno de 200 toneladas, llamado *Nuestra Señora de la Antigua*, que hacía de Almiranta, y el *San Diego del Milagro*, de porte de 500 toneladas, ambos muy viejos, y el segundo exigió una reparación de tal envergadura, que fue necesario gastar 30.000 pesos en ella. Una de las mayores dificultades que presentaba esta nave era que hacía agua en abundancia, sin que se acertara a descubrir la causa, aun después de haberse agotado todos los recursos que propusieron los técnicos, hasta que por fin se localizaron en la quilla dos barrenos o taladros inmediatos a ella, por donde se producía la vía de agua. Una vez localizada, se pudo efectuar una reparación completa de la embarcación. El Virrey se había encomendado a la Virgen del Rosario, que se veneraba en la iglesia de Santo Domingo de Lima, para que lo sacase del conflicto. Salvado así el buque, y atribuyendo a milagro patente la localización de la avería, mandó recortar el trozo de madera en que estaban los agujeros y lo ofreció a los pies de la imagen, celebrando el portento con una función religiosa.

LA ESCUADRA VIRREINAL

Con todo, el estado de ambas unidades referidas, era deficiente, y de no haber sobrevenido la presencia de Brouwer en Valdivia, que exigió emplear todas las fuerzas navales disponibles en aguas del Pacífico, lo más aconsejable hubiese sido varar los dos mencionados bajeles.

En igual estado de deterioro halló el Virrey el patache, que estaba destinado a transportar mercurio desde Chíncha hasta Arica, en donde era desembarcado y conducido a lomo de bestia hasta Potosí, y una lancha auxiliar de la armada. Ambas unidades eran tan pequeñas y tan anticuadas, que en corto plazo fue necesario desgazarlas y sustituir el primero en su misión de transporte por el citado *Nuestra Señora de la Antigua*. Finalmente, existían dos naves, llamadas galeras, pero que en efecto eran un par de bergantines tan arcaicos, que no había otra solución que darles de baja, y por último, una chata construida por el Marqués de Guadalcazar, pero que todavía no había sido terminada ni se había echado al agua.

Las expresadas galeras, o en rigor bergantines, de 24 o 25 bancos por banda, habían sido mandados construir bajo el gobierno del Conde de Chinchón. La finalidad de su existencia era para en caso de la aparición de enemigos, poder conducir con seguridad los metales preciosos a Panamá, y de paso defender la rada del Callao, habiéndose supuesto equivocadamente que eran aprovechables para una y otra misiones, cuando la realidad demostró que no valían ni para navegar en alta mar ni para actuar en la defensa de la bahía chalaca, ni para conducir los caudales a Panamá, en razón de que era fácil transportar éstos en naves de menor calado, y que no podían llevar agua más que para ocho días de navegación. Aun pudiendo superarse estos inconvenientes (que parecía sumamente difícil), en tropezando con naves enemigas estaban condenadas a pérdida, y regresar al Callao les sería muy dificultoso, puesto que una galera no podía ganar por punta de bolina, antes decaería de su rumbo.

A estos inconvenientes, había que agregar que para tripular tales unidades se necesitaban más de medio millar de negros para forzados y grumetes, habiendo de costar ello cerca de 300.000 pesos, pues en el Perú prácticamente no se recogían forzados, o muy contados. El Conde de Chinchón había ideado que en la emergencia de aparición de enemigos se tomase negros de los obrajes, sin caer en la cuenta de que una tripulación sin práctica ni hecha a la mar, hubiese necesitado un período de adiestramiento hasta conocer las voces y las costumbres náuticas, período que era precioso en tales circunstancias. El Marqués de Mancera reprochó a su predecesor en el gobierno tal ilusión.

El final de todas estas unidades fue quedarse en el arsenal, a medio hacer, después de haberse invertido cerca de 100.000 pesos en su construcción.

Para superar esta situación de inferioridad que gravitaba sobre la escuadra peruana, el Marqués de Mancera ordenó en 1641 construir en Guayaquil, al cuidado del Corregidor don Martín de Valencegui, las unidades siguientes, dispuesto ya por Cédulas transmitidas al Conde de Chinchón en 1636, que más atrás hemos glosado. Después de juntas con peritos, se decidió la construcción de dos galeones de gran desplazamiento y especialmente reforzados en sus quillas y costados, ya que la experiencia acumulada en el Pacífico había demostrado que en nuestras aguas no eran muy ventajosos los buques pequeños, sino más bien los de alto bordo, tanto para una navegación más breve y segura, como porque encontrándose con enemigos, y siendo inferiores en el porte y artillería, no se atreverían a abordar, ni podían ganar el barlovento por razón de no traer su estructura los delgados que empleaban todos los veleros en nuestro litoral para la bolina. Así había quedado de manifiesto con la mayor nave que hasta entonces había surcado el Mar del Sur: la *Nuestra Señora de Loreto*. También la experiencia había revelado en diversas ocasiones que a un galeón grande no se atrevían los enemigos a atacarlo.

A estas naves se refiere el cronista agustino Torres: una era la Almiranta, capaz de sustentar sesenta bocas de fuego con sus 1,150 toneladas de desplazamiento, y la otra era la Capitana de un millar de toneladas. La pondera el cronista como "[...] *la reina del Mar del Sur, y pudiera serlo del Norte por su hermosura y grandeza [...]*"⁴³. Las quillas se colocaron el 8 de junio de 1641, y se botaron al agua en julio de 1644, su construcción tardó, pues, tres años y un mes.

Mientras que estas unidades se hallaban en condiciones de ser dadas de alta en la escuadra, y por no hallarse una que fuese capaz de transportar los caudales a Panamá, se compró un navío, el *San Francisco Solano*, en 35.000 pesos. Finalmente, se mandó construir una chata algo mayor que la ya mencionada, en las que se embarcaría gente para patrullar, de la rada del Callao. Así se sustituyeron con provecho las dos mencionadas galerillas o bergantines de la época del Conde de Chinchón, incapaces de poder soportar artillería ni de poder salir del ámbito de la bahía, ni tampoco atacar al enemigo dentro de ella. En cambio las dos chatas, a las cuales se transfirió también la prisión de forzados o galeotes, serían más provechosas, porque se movilizaban como bajeles chatos con gran facilidad, y admitían artillería gruesa, y por último, en caso de ser perseguidas por el enemigo, en razón de su mismo escaso calado podían acogerse al abrigo de cualquier caleta⁴⁴.

LA ESCUADRA VIRREINAL

Desde 1641 hasta 1645, se remitieron a Guayaquil, evidentemente para cubrir los gastos derivados de la construcción de los dos magnos galeones, 36,221.496 maravedies, o sea el equivalente del 3.13% del total de los gastos públicos de la Caja de Lima⁴⁵.

Con arreglo al cómputo de proporciones, establecido por la legislación⁴⁶, la Capitana *Jesús María*, con sus 1,150 toneladas, debió de medir 37 m. de eslora, 12 m. de manga, 5.70 m. de puntal, y 28.80 m. de quilla; la Almiranta, *Santiago*, que desplazaba unas 150 toneladas menos, a proporción.

Las dos unidades de que nos venimos ocupando fueron los dos mayores barcos de guerra que habían surcado el Pacífico hasta entonces. Actuaron como representantes del Gobierno en la supervigilancia de los trabajos en Guayaquil el Corregidor Valencegui, General de la fábrica con una remuneración de 2.000 pesos, aparte de su sueldo; el Contador-Veedor y Capitán de la maestranza de la Puná, Esteban Carlos; el Maestro Mayor Clemente López, el herrero Juan de Maruri, y el asistente de la maestranza, Melchor Rodríguez.

El gasto total de la obra ascendió a 374,693 pesos; el Virrey reconoce que, descontada la madera, fueron 322,369, que no salieron de las arcas fiscales, sino de erogaciones públicas que recolectó el Virrey en Lima principalmente, con oportunidad de la guerra contra el Portugal y la presencia de Brouwer en Valdivia. El mismo dio el ejemplo, erogando de su peculio 16,000 pesos. El total de lo recaudado ascendió a 350,000 pesos.

He aquí el detalle de los gastos ocasionados por la construcción de los dos galeones: por gastos iniciales (primeros sueldos a los funcionarios que fueron a organizar las labores): 5,945 pesos; remesas a la orden de los Oficiales reales de Guayaquil, en nueve libramientos, para gastos que fueron surgiendo sucesivamente: 226,513 pesos; fletes marítimos de artículos y pertrechos consignados al Capitán Rodríguez (hierro, cajones con clavazón, pólvora, piezas de artillería, arcabuces, mosquetes, barretas grandes, azadas, lampas, palas, peroles de cobre, y otros petrechos de guerra y municiones), transportados a bordo del galeoncete *San Juan de Sahagún* y de las fragatas *San Ignacio*, *Santa Isabel*, *San Lorenzo* y *San José*, 2,785 pesos.

En el renglón de materiales se registraron 282 quintales de hierro, a un precio promedio de 29 pesos cada uno; clavazón, platinillas, acero, clavos de costados medio y mayor y de Castilla, a 2 1/2 reales la libra, totalizando 16,587 pesos; material importado de España, principalmente clavazón, 6,000 pesos, y motones, contruidos por Juan de Castro, 300 pesos.

En concepto de mano de obra, hay que inscribir los siguientes egresos: por carpintería (incluyendo carpinteros de lo blanco, carpinteros de ribera y calafates), 9,258 pesos; por herrería

(hechura de 41 quintales de clavos de costado mayor), 1,240 pesos; sueldos y jornales (a los naturales de Sechura y Colán que acudieron a Guayaquil como grumetes, y otros sueldos), 38,455 pesos; retribución de los artilleros, 11,095 pesos; y pintura y arreglo de los escudos de armas y de la artillería, 2,000 pesos.

Finalmente, los pertrechos: cobre (adquirido en Chile, para fundir la artillería), 3,000 pesos; jarcia y estopa (comprada en Valparaíso y Concepción en 1643), 15,361 pesos; tres mil varas de lona, 3,500 pesos; cinco anclas, con un peso total de 169 1/2 quintales, y su transporte hasta La Puná, 20,194 pesos; bayeta para empavesar (520 varas de bayeta colorada), 465 pesos; pífanos, tambores y una campana, 656 pesos; 245 quintales de brea del Perú, para carenar, 1,597 pesos; 50 quintales de bizcocho y galletas, 280 pesos; madera de Guayaquil, 162 pesos; seis tinas, dos pipas y 24 cubos, 74 pesos.

En medicamentos varios se invirtieron 1,088 pesos; en géneros diversos, 3,000 pesos, y en gastos militares para atender las tropas de cobertura de los astilleros de La Puná, 3,500 pesos⁴⁷.

Comparados estos costos con los corrientes por entonces, resulta algo más del cuádruple al promedio por tonelada en los buques que se fabricaban en España, si bien el Marqués de Mancera estimaba esta proporción todavía baja, pues en su Memoria (Párrafo 72) dice: "[...] ocho veces más cuesta aquí armar y componer un navío de guerra que en España [...]".

La Capitana *Jesús María*, orgullo del Pacífico según las expresiones del cronista Torres, tuvo corta vida y trágico final: diez años después de haber sido botada, naufragó en los bajíos de Chanduy en 1654, cuando iba a la cabeza de un convoy con rumbo a Panamá.

"[...] verdadero hijo de Marte [...]" denomina al Marqués de Mancera el desconocido autor de las *Noticias generales (...) de la Real Armada de la Mar del Sur, desde el año de 1615*⁴⁸. Al tener conocimiento de los rumores que llegaron a sus oídos de que las potencias enemigas de España en Europa se encontraban empeñadas en preparativos para destacar expediciones de corso sobre las posesiones en el Nuevo Mundo, infiltrándose en el Océano Pacífico, le pareció conveniente cubrir las plazas de General, de Almirante y de Sargento Mayor de la guarnición del Callao, con carácter de titular en propiedad. En efecto, nombró para servir el primer cargo a don Francisco de Guzmán y Toledo, a don Martín de Uriondo, para asumir las funciones de Almirante (en que le sucedió don Martín de Zamalvide) y para el puesto de Sargento Mayor designó a don Jerónimo de Arroyo.

En estas circunstancias, sobrevinieron las noticias fidedignas de la presencia de las cinco urcas de Brouwer sobre Valdivia, con una fuerza de desembarco integrada por unos cuatrocientos mosqueteros. De las medidas que el Virrey del Perú adoptó

para desalojar a los audaces aventureros holandeses de la plaza de Valdivia, ya se ha dado cuenta en el lugar respectivo.

En efecto, el Marqués de Mancera destacó a dos bajeles de guerra, con otras tres embarcaciones, para patrullar en las costas de Chiloé. Simultáneamente, en junio de 1644 envió la escuadra a Panamá. Al frente de ella iba su primogénito don Antonio de Toledo, con la investidura de Teniente de Capitán General de la Mar del Sur, integrando el convoy tres bajeles de guerra, un patache y dos barcos, en que iban 650 hombres de guerra. La navegación culminó felizmente en veinte días, y a punto estaban de emprender el regreso, cuando la Capitana acusó una importante vía de agua, y era de tanta consideración, que en los 54 días que duró la travesía hasta Paita, hubo que dar a las bombas sin cesar, que aun tres no bastaban para achicar el agua que penetraba a raudales, y hubo momentos en que alcanzó a subir un metro aproximadamente por encima de la carlinga. También durante esta travesía un rayo llevó al galeón *Nuestra Señora de la Antigua* un árbol, pero sin causar víctima alguna.

Tan luego llegó la escuadra al Callao, el Marqués de Mancera dispuso que tan pronto como pudiese, continuara el viaje a expulsar los piratas holandeses de Valdivia. Solamente la Capitana debía permanecer en el fondeadero chalaco, hasta que se lograra descubrir el conducto por donde hacía agua, como en efecto se consiguió, hecho que el Virrey atribuyó a un milagro de la Virgen.

Con destino a Valdivia, se dispusieron a salir trece unidades: once de guerra, y dos bajeles auxiliares con pertrechos, municiones y víveres. Antes de que zarpase este convoy, se despachó al galeón *La Regla*, para que actuara como buque encargado de reconocer la situación de Valdivia, a fin de que posteriormente el grueso de la expedición supiera a dónde dirigirse, sin peligro de caer en una celada que le pudieran tender los piratas holandeses.

Como ya se ha recordado, la expedición zarpó el 31 de diciembre de 1644, integrada por doce bajeles, conduciendo dos mil hombres. Entre los incidentes más importantes que se registraron a lo largo de la navegación, se registró el ocurrido en la noche del segundo día de viaje, en que se le atravesó a la Capitana el galeón *San Francisco de Asís*, por la proa, metiéndole todo el bauprés por entre los palos mayor y trinquete, llevándose por delante toda la amura y provocando considerables destrozos en la obra muerta. Para que pudieran desprenderse ambas naves, fue menester cortar al *San Francisco de Asís* un árbol y ordenar su regreso al Callao, a fin de ser sometido a reparación. De la gente que viajaba a bordo de este galeón, se pasaron sesenta a la Capitana, en donde prosiguieron a Valdivia.

En el término de poco más de tres semanas arribaron a su punto de destino, en donde comprobaron que los holandeses hacía un par de meses que habían evacuado la plaza. Después de dejar allí una guarnición, se emprendió el regreso, con recalada en Arica, donde en quince días se embarcó toda la plata que desde Potosí se remitía a Lima, para su posterior reexpedición a Panamá y a la Metrópoli. Al cabo de siete días de navegación, largaron el ancla en el Callao, en donde todo estaba prevenido para proseguir la derrota a Panamá, al mando siempre del General don Antonio de Toledo, que marchó a la cabeza de cuatro galeones.

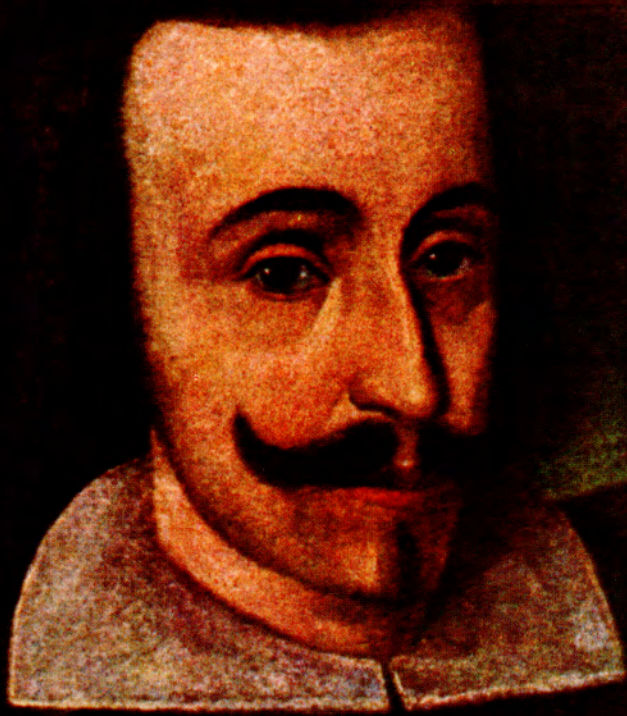
LA ARMADA EN LA EPOCA DEL CONDE DE SALVATIERRA

No menos competente que su predecesor en materias militares, fue el Virrey Conde de Salvatierra, aunque en las postrimerías de su período se viera ensombrecido por el lamentable revés de la pérdida de la Capitana *Jesús María*, en un bajo frente a Chanduy, cuando se hallaba en ruta hacia Panamá con importantes cantidades de metales preciosos, destinados tanto a nutrir las arcas fiscales en la Metrópoli, como para efectuar transacciones en el Istmo, en donde los comerciantes limeños trocaban la plata por artículos provenientes de España.

Al asumir el gobierno, el Conde de Salvatierra encontró la armada compuesta por las siguientes unidades: la Capitana, *Jesús María*, con 44 bocas de fuego a bordo; la Almiranta, *Santiago*, con 36, que en mayo de 1654 envió el Virrey a Acapulco a recoger a su sucesor, el Conde de Alba de Aliste, a las órdenes del Almirante Andrés de Aguilar; el *San Diego del Milagro*, con 24 cañones; el *San Francisco Solano*, con 18, y finalmente, el patache *Nuestra Señora de la Antigua*, dotado de ocho bocas de fuego. Por orden del Monarca fue desguazado el tercero de los mencionados veleros, quedando en servicio sólo tres, de los cuales —como ya se ha dicho— encalló la Capitana en la ensenada de Chanduy a fines de octubre de 1654, yendo a cargo del Maestre Bernardo de Campos. Conducía importantes sumas de dinero para traspardarlas en Panamá a la escuadra del Atlántico, al mando del Marqués de Montealegre.

El Presidente de la Audiencia de Quito, Vásquez de Velasco, dictó hábiles y oportunas providencias para recobrar el cargamento que conducía la nave hundida. Afortunadamente se consiguió rescatar una importante proporción de los caudales, tanto de la Corona como de particulares, aparte de la clavazón, y cuarenta piezas de las cuarenticuatro de artillería que había a bordo, que se trasladaron al galeón *San Francisco Solano*. A fin

El Virrey Don García Sarmiento de Sotomayor,
Conde de Salvatierra (Museo Nacional de
Historia). *Foto: Manuel Romero.*



AMERICA

Petrus Korinus Celavi.
Anno Dⁱ 1646

C. Alonso
B. d. los Rey
P. d. Carial
S. Clement
I. de Pisco
I. de Chimbo
I. de Cayana
I. de Guayana
I. de Paracutina
I. de Paracutina
I. de Paracutina
I. de Paracutina

THE NORTH
PART OF AMERICA
THE NORTH
PART OF AMERICA
THE NORTH
PART OF AMERICA

THE SOUTH
SEAS
THE SOUTH
SEAS
THE SOUTH
SEAS

THE PACIFIKE SEA
THE PACIFIKE SEA
THE PACIFIKE SEA

THE ONK
NOWNE WORLD.
THE ONK
NOWNE WORLD.
THE ONK
NOWNE WORLD.



América (Petrus Kaerius) (Museo
Alberto Fehling). *Foto: Manuel Romero.*

LA ESCUADRA VIRREINAL

de deslindar responsabilidades por esta pérdida, que tanto menguaba las fuerzas navales de la escuadra virreinal, se abrió expediente contra el General don Francisco de Sosa, sustanciado por el doctor don Andrés de Villela, Caballero de la Orden de Santiago. Defendió al inculpado el doctor don Nicolás Flores y Aguilar⁴⁹.

En lugar de la nave desaparecida, se designó por Capitana de la escuadra del Mar del Sur al *Santiago*. Aparte de las naves de alto bordo, había también dos chinchorros, para llevar los avisos y reconocer la costa por delante de la armada, cuando ésta hacía la travesía a Panamá, así como dos chatas, una a flote y la otra varada en tierra, con 17 piezas de respeto para cabalgarlas, y finalmente seis lanchas para cualquier eventualidad, aunque la verdad es que éstas se encontraban tan deterioradas, que reclamaban de un modo inmediato una reparación en todos sus aspectos.

Continuaba la construcción en los astilleros de dos galeras, iniciada en época del Conde de Chinchón, una de las cuales todavía esperaba unos años hasta su terminación, pues sólo vino a botarse el 9 de julio de 1659⁵⁰. Por las mismas razones que tuvo el Marqués de Mancera, el de Salvatierra estimó que tampoco podían conducir los caudales a Panamá ni que podían ser tripuladas con gente del país. Como de hecho cada día dichas naves se deterioraban más, el Conde de Salvatierra ordenó venderlas, y aunque por dos veces se pusieron a licitación, no se presentó postor alguno a la puja ofreciendo más de 10,000 pesos, es decir, la décima parte de lo que habían costado veinte años atrás. En vista de este resultado tan desalentador, el Virrey decidió dejar las cosas en el estado anterior, por si dichas embarcaciones pudiesen ser de alguna utilidad en ocasión imprevisible⁵¹.

El mismo Conde de Salvatierra, por bando publicado el 17 de febrero de 1649 ordenó que todos los portugueses dueños de bajeles que navegasen por aguas del Pacífico, los vendiesen en el término de tres meses, bajo pena de incautación, así como de que no pudiesen poseerlos en lo sucesivo, ni por sí ni por intermedio de terceros, imponiéndose una multa de 2,000 pesos al que prestase su nombre para tal simulación, decomisándosele al portugués todos los bienes que tuviese⁵².

LA ESCUADRA BAJO EL GOBIERNO DEL CONDE DE ALBA DE ALISTE

Al asumir el poder el Virrey de manos del Conde de Salvatierra, la escuadra estaba compuesta solamente por dos bajeles, de los seis que dejara el Marqués de Mancera, a saber: el *San Fran-*

cisco Solano, de muy mediano porte, y ya limitado en su capacidad de servicio, y el galeón *Santiago*, tan necesitado asimismo de reparaciones, que para que estuviese en condiciones de hacerse a la mar, hubo que destinar una partida de más de 93,000 pesos en carena, arboladura, cubiertas, llaves y embonadura, que en la práctica fue hacer casi de nuevo toda la nave.

Ya se ha visto que la Capitana *Jesús María* había zozobrado en Chanduy, pero de todos modos no dejará de sorprender que en escasos siete años se desvaneciera una escuadra integrada por seis unidades, hasta quedar reducida a sólo dos embarcaciones.

El anónimo, al cual tantas veces nos hemos referido, proclama al de Alba de Aliste como "de singular talento y largas experiencias políticas y militares" (folio 30). Comenzó por designar como Teniente de Capitán General a su hijo don Juan Enríquez; por Almirante de la Armada a don Francisco de Arnillas, a quien a poco destacó a Guayaquil a vigilar la construcción de los dos galeones, y por Gobernador de la Armada a su otro hijo, don Enrique Enríquez.

La necesidad de incrementar las menguadas fuerzas navales del virreinato, hizo en efecto que el Virrey decidiera la construcción de dos. Aunque había una Cédula, dictada años atrás, para que no se hiciesen en el Pacífico embarcaciones superiores a las 500 toneladas de arqueó, se tuvo como más conveniente que los dos galeones en cuestión se hiciesen de unas 825 toneladas. Aunque se hicieron con arreglo a los planos enviados desde Madrid, resultaron todavía de mayor porte. Se estimaba que serían tan capaces como los que se habían construido en el gobierno del Marqués de Mancera, y desde luego más adecuados para navegar en aguas de nuestro litoral, sin riesgo de topar con bajíos, por cuya razón serían menos costosos para las operaciones de carena⁵³.

La Junta de Guerra, a la vista del desastre ocurrido en Chanduy en 1654 por haber tocado fondo una de las embarcaciones construidas por exceder del límite de las referidas 500 toneladas, mostró su desaprobación por haberse botado unas naves tan grandes⁵⁴.

La obra de las repetidas embarcaciones se confió al Almirante don Cristóbal de Melo, que al efecto se trasladó a Guayaquil, a ejercer la supervigilancia, ya que por entonces era una de las personas más competentes en materia de construcciones náuticas que vivía en el virreinato. Aun con el mayor empeño en economizar en la obra, no pudieron hacerse los dos galeones por menos de 400.000 pesos, debido sobre todo a que por la falta de flotas provenientes de la Metrópoli, todo había encarecido sobremanera, al doble, y hubo que acopiar la jarcia desde Chile, donde el quintal costaba 13 pesos, en lugar de 17, que era su



Cañón fundido en Lima en 1660 por Antonio de Rivas (en segundo término) (Museo del Ejército. Madrid).

El Virrey Don Luis Enríquez de Guzmán, Conde
de Alba de Aliste (Museo Nacional de Historia).



DIRINTEMAR

precio en Guayaquil. La chata (embarcación en la que se confinaban, con prisiones, los condenados a servir en las galeras), se hallaba tan vieja, que se tuvo por más conveniente construir otra, que importó un desembolso de más de 20.000 pesos.

Las dos galeras, que hemos visto que se hallaban en el astillero desde hacía unos veinte años, juzgó el Virrey Conde de Alba de Aliste que había que carenar a una de ellas, con un gasto de 5.000 pesos, y botarla de inmediato al agua⁵⁵.

Se entronizó una imagen de la Virgen de Guadalupe en la Capitana, el domingo 5 de setiembre de 1659, habiendo predicado en la función religiosa el dominico P. Fernando de Herrera, cuyo sermón se imprimió aquel mismo año, en un folleto de trece páginas.

Este mismo Virrey que nos ocupa creó la Academia Náutica, estableciéndola en el hospital del Espíritu Santo, bajo la dirección del Cosmógrafo Mayor del Virreinato, Capitán don Francisco Ruiz Lozano, natural de Oruro. La creación de dicho plantel obedeció a que no había un instituto para formar a los pilotos, que o venían de España, o eran meros empíricos, con práctica adquirida por su navegación a lo largo del litoral peruano, pero sin preparación profesional alguna. En dicha academia se les formaría técnicamente, con una cátedra de matemáticas, astronomía, y ciencias auxiliares aparentes para el gobierno de una nave. Ruiz Lozano, que era astrónomo y matemático, desempeñó esta enseñanza hasta su muerte, ocurrida treinta años más tarde⁵⁶.

El Virrey, en despacho de 10 de junio de 1660, satisfaciendo a la pregunta que se le había formulado en Cédula de 3 de setiembre de 1659 para que ordenase la venta al mejor postor de las dos galeras que dejara construidas el Conde de Chinchón, y que con el producto de dicha licitación construyese una chata, destinada a acoger a los forzados, explicó los motivos que había tenido para disentir de la orden regia, haciendo echar al agua una de las mencionadas galeras, en lugar de la chata, lo cual redundó en economía para el Fisco.

Su sucesor, el Conde de Santisteban, se limitó a designar por Teniente de Capitán General a su hijo don Manuel de Benavides, de tan corta edad, que no llegaba a trece años cuando se le confiaron las funciones de supremo jerarca de la escuadra virreinal.

En 1666 se estimó necesario carenar el galeoncete *San Francisco Solano*. El Oficial real Sebastián de Navarrete propuso que se hiciese la obra como si fuese de un particular, gastándose los artículos con todo cuidado. El resultado fue una gran economía, por haberse efectuado todo bajo la vigilancia directa del mismo Navarrete. En vista del feliz resultado de esta innovación, se procedió dentro del mismo régimen a carenar los ga-

leones Capitana y Almiranta, siempre bajo la supervisión de Navarrete⁵⁷.

*LA ESCUADRA
BAJO EL GOBIERNO DEL CONDE DE LEMOS*

Por hallarse vacante el cargo de Maestro de Campo del Callao, el Conde de Lemos nombró por fallecimiento del titular don Tomás Pardo de Figueroa, a don Antonio Sancho Dávila; el gobierno de la escuadra, con título de General, lo adjudicó al Capitán Francisco Benítez y por Almirante designó al Caballero santiaguista don Juan de Urdanegui.

En 1671 tuvo —como ya se ha narrado— informaciones concernientes a la aparición sobre Valdivia de dos embarcaciones que enarbolaban pabellón británico. El plan occidental de Cronwell Gage y los escritos menos conocidos que circularon en Inglaterra y Francia desde mediados del siglo XVII, crearon un ambiente favorable para los proyectos de conquista de las posesiones hispanas. En algunos de estos proyectos anduvieron mezclados americanos, imbuidos de espíritu de fantasía, de ansias de aventura o inspirados por oscuros resentimientos. Uno de estos personajes fue don Diego Dionisio de Peñalosa Briceño, que nació probablemente en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), alrededor de 1621. Pertenecía a una familia peruana de abolengo y desempeñó en distintas regiones de nuestro continente funciones oficiales de importancia, entre ellas la de Gobernador de Nuevo México, entre 1661 y 1664. En 1665 fue detenido por la Inquisición, acusándole de haber entrabado la acción de ese Tribunal en el territorio bajo su administración, de haber exhibido irrespetuosamente ante la religión y de haber profestado blasfemias. En 1668 fue condenado a expulsión de nuestro continente.

De España consiguió escabullirse, y a comienzos de 1670 se le encuentra en Londres, en donde trabó amistad primero con hombres destacados en las esferas políticas y comerciales, de donde luego derivó a suministrar informaciones sobre el estado social, político y militar de las posesiones españolas en el Nuevo Mundo. El resultado de estas noticias fue el envío de una expedición, más bien con carácter de exploratoria, a la costa de Chile, en donde debería contemplar las posibilidades que se abrían para un asentamiento definitivo de colonos ingleses en cualquier punto de aquel país.

El 18 de diciembre de 1670 el barco *Sweepstakes*, comandado por John Narborough, logró acercarse a Valdivia, y entrar en contacto con los indios. A éstos les indicó el capitán inglés que "*su rey, el más poderoso de la tierra, les ofrecía amistad y pro-*

tección". Cuenta el propio Narborough en su diario que al escuchar esta arenga, los nativos lloraron recordando la crueldad española y prometieron avisar a sus amigos, a quienes el marino británico, obsesionado con la idea de descubrir minas de oro, llama "*mis dorados amigos*".

La expedición a Chile culminó con el más rotundo fracaso, y aunque la idea de Peñalosa Briceño era extender expediciones secundarias a otros puntos del litoral chileno, lo que trajo como resultado que su crédito quedase severamente menguado y se le suspendiese la ayuda financiera que el Gobierno inglés le suministraba, a cambio de su pérvida labor. En tal contingencia, en 1673, acosado por el espionaje español, se trasladó a París, en donde continuó su labor de socavar los dominios españoles. En Francia gobernaba por entonces Colbert, cuya política mercantilista estaba estrechamente vinculada con los intereses coloniales. De aquí que el aventurero peruano lograra tener nuevamente predicamento en los altos círculos oficiales franceses, y hasta muchos años después siguió acuciando a las autoridades para que intentaran una acción de largo alcance contra las posesiones españolas en nuestro continente, ofreciéndose él personalmente a remitir cartas a sus parientes y amigos, incitándolos a sacudir el yugo español, empresa para la cual él se brindaba a encabezar, apareciendo ante los americanos como el que iba a libertarlos de la opresión de los gachupines, aunque no olvidaba a los mestizos, indios, mulatos y negros, a quienes también se ofrecía a conquistar, prometiéndoles la libertad, así proclamada en la legislación francesa, y exonerarlos de todo trabajo en la minería u otras penosas faenas.

El Virrey Conde de Lemos no se mantuvo inactivo ante la presencia de las naves británicas en Chile. En comunicación de 28 de marzo de 1671 se apresuró a notificar a la Corona de hallarse tan incómodos huéspedes en Valdivia, y dio cuenta de las prevenciones adoptadas en orden a resistir a dichos invasores si intentaban poner pie en tierra en otros puntos del virreinato, noticias desagradables que coincidieron con las llegadas de Panamá, relativas a la captura del castillo de Chagres, ocupado por piratas, adonde cumplió con enviar los auxilios de que ya hemos dado cuenta.

No dejó el Virrey Conde de Lemos de ponderar la eventualidad de que los invasores de Panamá también se infiltraran al Pacífico, y notó la falta de bocas de fuego, por estar siempre proveyendo Lima a Valdivia, Buenos Aires, Chile y Panamá y en tal virtud reclamó de las autoridades metropolitanas que se le hiciese llegar una remesa de unos diez mil mosquetes y veinte mil arcabuces, y que en vista de la premura, no era posible perder tiempo y para soslayar este inconveniente, proponía que la Corona comprara seis bajeles vizcaínos, que por el Estrecho de

Magallanes o por el de Lemaire, con pilotos diestros, condujesen dicho cargamento de armas y que su importe se abonaría en las Cajas de Lima. De esta suerte, aparte de disponer de armamento abundante, se contaría también con seis naves nuevas, que prestarían muy eficaz labor de protección del litoral peruano. Entre otras ventajas, señalaba el Conde de Lemos que esto redundaría en una economía para el Fisco, puesto que los veleros vizcaínos serían más baratos que similares construidos en el Perú.

Mientras la Corona adoptaba las disposiciones que el Virrey del Perú reclamaba con tanto apremio, se dispuso por el Conde de Lemos que para salir al paso de cualquier eventualidad, en lo sucesivo los buques mercantes que fuesen construidos por encargo de particulares, se hiciesen de tal suerte que pudiesen sustentar artillería.

La situación se presentó tan angustiosa a los ojos del Conde de Lemos, que ya llevaba gastados hasta 1671 en los auxilios a Panamá, más de 600.000 pesos, y estimaba que sería menester otra no menor cantidad para ir continuando con los preparativos de la defensa del virreinato, amagado tanto por el Sur como por el Norte. Juzgó entonces que era llegado el caso de solicitar un donativo de los seculares, y después de tratar el tema con su Asesor, don Alvaro de Ibarra, consideró también que era llegado el caso de que los religiosos también contribuyesen a unos gastos, que al fin y a la postre eran para la defensa de todos, sin distinción. También algunos eclesiásticos evacuaron su opinión favorable a esta erogación, por juzgar que en caso de pública necesidad, ninguna persona debe sustraerse de la obligación moral de aportar su contribución.

No dejó el Conde de Lemos de hacer hincapié en el riesgo por que atravesaba el virreinato, tanto como consecuencia de su falta de protección como por la codicia que despertaba en los enemigos, extremo este último sobre el que es innecesario insistir.

Sin embargo, el Consejo de Indias no estimó oportuno acceder al pedido que había formulado el gobernante peruano de treinta mil piezas de armamento, aunque se le aseguró que en la primera ocasión que se viese favorable se le harían llegar ocho mil bocas de fuego, en la proporción a 1:3 de mosquete y arcabuces, fiándose en la promesa que había otorgado de que el valor de ellas sería satisfecho a su llegada a Lima, desde luego no a expensas del Fisco, sino mediante la aportación de donativos o de erogaciones públicas. Posteriormente se le enviaría otro lote de diez mil piezas, y en cuanta ocasión se viere propicia, se le mantendría ese ritmo de aprovisionamiento, haciéndosele presente que dichas remesas serían exclusivamente para la atención de las necesidades del territorio peruano, pues a Panamá, Chile y Buenos Aires se surtiría en forma independiente.

En cambio, las mismas autoridades metropolitanas aprobaron las órdenes impartidas por el Conde de Lemos en el sentido de que los bajeles de particulares que se construyesen en los astilleros peruanos lo fuesen de tal suerte que estuviesen en condiciones de admitir artillería y prestar servicios en las acciones navales que surgiesen. Al mismo tiempo, se le exhortaba a que por ningún motivo se dejase de poner en práctica tales iniciativas, en razón de la conveniencia de que no se quedaran en mero proyecto.

Finalmente, en cuanto a la petición que había formulado de que se enviaran seis unidades para reforzar la escuadra peruana, utilizando la vía de Magallanes, se le comunicó que a juicio de los Consejeros de la materia la idea parecía impracticable por ser la travesía tan dilatada y difícil, que al final de la misma las naves se encontrarían tan maltratadas que sería necesario invertir en su reparación cantidades muy crecidas, y esto, en el caso favorable de que llegasen al Callao con felicidad. Sumando el costo inicial, al resultante de las reparaciones, vendría a ser su precio igual o superior al que habría que satisfacer en caso de ser construidas en los astilleros de Guayaquil o en otros cualesquiera del virreinato. No obstante, a la Corona no se le ocultaba la urgencia que había de naves de guerra modernas y poderosas en las aguas del Pacífico, y que no era posible dejar de construirlas en cualquier forma, a fin de mantener una adecuada protección a las costas peruanas, si bien la angustiosa situación fiscal a la sazón no permitía que ello se hiciera a expensas del real Erario, por lo que recomendó al Conde de Lemos que empleara el sistema que también se utilizaba en la metrópoli, consistente en tratar con personas de caudal e inteligencia que se encargasen de construir embarcaciones de su peculio, ofreciéndoles a cambio permiso para cortar la madera en los parajes cercanos a los astilleros, y gratificando esta aportación con la promesa de mercedes y honores. Las ventajas de este sistema, aparte de que se construirían bajeles que tan necesarios eran, residían en que así se ofrecía trabajo en las maestranzas y astilleros, y no se interrumpiría una tradición que era muy conveniente mantener a todo trance.

La Corona ofrecía, por cierto, toda clase de facilidades para la adquisición en condiciones económicas, en la propia metrópoli, de jarcia, clavazón y los demás pertrechos que era sabido alcanzaban precios exorbitantes en nuestro continente⁵⁸.

La Audiencia, durante el lapso que tuvo en sus manos el gobierno, por fallecimiento del Conde de Lemos, nombró como General y Almirante de la escuadra, en lugar de don Juan de Beingolea y de don Juan Zorrilla de la Gándara, a don José de Alzamora, y al Capitán don Juan Pérez de Luzuriaga, respectivamente.

Asimismo, los Oidores mandaron carenar de firme la Almiranta, y durante este interinato se concluyó la que se había comenzado en el patache *San Lorenzo*, que además fue guarnecido con diez piezas de artillería. Se puso, también, en marcha el proyecto de construir en el Callao cuatro lanchas, que se confiaron por contrata al Capitán don Diego de Orejuela, comprometiéndose a hacerlas por 12,000 pesos, cuando los industriales de Guayaquil habían pedido por la misma tarea nada menos que 30,000 pesos, a los cuales en su día hubiera habido que añadir los gastos derivados de conducción de las naves hasta el apostadero chalaco. Es cierto que en la licitación los guayaquileños bajaron sus exigencias a 28,000 pesos, pero de todas formas, la propuesta de Orejuela fue considerada como la más favorable, y así el Fisco pudo ahorrar la suma apreciable de 16.000 pesos.

Hacia estos años —1672/1674— la escuadra peruana constaba de las siguientes unidades: la Capitana *Nuestra Señora de Guadalupe*, de 600 toneladas y 40 piezas, remozada íntegramente, la Almiranta *San José*, de igual desplazamiento y con el mismo número de bocas de fuego; el patache *San Lorenzo*, de 300 toneladas y con 18 piezas; dos chinchorros: el *San José* y el *San Juan de Alba*; seis lanchas: la *Santa Juana*, que servía para acarrear piedra de la isla para la refacción de las murallas del Callao, *La Santísima Trinidad*, que antiguamente había servido para combatir, y que se había reparado íntegramente, y las cuatro nuevas, encargadas al Capitán Orejuela, y finalmente, una galera, todavía en gradas, de las dos que se habían comenzado a construir durante el gobierno del Conde de Chinchón, esto es, unos cuarenta años atrás. La otra, hacía ya tiempo que se le había dado de baja⁵⁹

La verdad es que bastante se había hecho en este sentido. Cuando asumió el gobierno el Conde de Lemos, tanto la escuadra como la guarnición del Callao se hallaban en un estado que de hecho carecían de toda virtualidad para la defensa del virreinato. Inclusive ya su predecesor, el Conde de Santisteban, se había percatado de que el galeón *Santiago*, que hacía las veces de Almiranta, construido junto con otro años atrás, se hallaba desde hacía algunos años en la imposibilidad de navegar como consecuencia de haberse podrido la madera. En consecuencia, había mandado desguazarlo. Con ello quedó reducida la escuadra peruana a dos bajeles de 22 piezas cada uno: la Capitana, *Nuestra Señora de Guadalupe*, y la Almiranta *San José*, además del galeoncete *San Francisco Solano*, adquirido hacía un cuarto de siglo, y de un chinchorro, el *San Juan de Dios*, que solían acompañar a la flota virreinal en sus travesías al Istmo.

El Conde de Lemos, convencido de la inseguridad de dichas embarcaciones, a causa de su extrema vejez, que impedía recar-

garlas de armamento, así como la dificultad con que tropezaban los chinchorros para vencer los temporales de las costas australes, sometió a la consideración del Acuerdo General de Hacienda, en enero de 1668, la inmediata fabricación en Guayaquil de un bajel o lancha, de unas cien toneladas de desplazamiento, construido por un contratista que obtuvo la concesión en público remate. A fin de evitar los acostumbrados manejos ilícitos, designó a un inspector de probada confianza para que ejerciera las funciones de supervisor.

En razón de haber comprobado la experiencia el defecto de que adolecían los dos galeones cuando navegaban proejando contra el viento y a punta de bolina desde Panamá con destino al Callao o a Arica, como consecuencia de tener las popas muy elevadas, con lo cual los viajes se retrasaban considerablemente, ordenó el Virrey reducir la altura de la obra muerta de la parte posterior de ambos cascos. A la Almiranta se le abrieron cinco portas, y además se la carenó y se aumentó su armamento a 32 piezas. Las ventajas de las reformas se percibieron sin demora, en el viaje que hizo inmediatamente después a Arica.

En 1670 se adquirió de un particular el patache *San Lorenzo* y tras ligero repaso de sus instalaciones, se le acomodó para que sirviera como buque de guerra, asentándosele seis piezas de artillería, dos más que el *San Juan de Dios*. A fines de 1671 tocó el turno de reparaciones al galeón *Nuestra Señora de Guadalupe*, al que igualmente se le incrementó la artillería en diez bocas de fuego. También se arregló en las atarazanas la lancha de remos *La Santísima Trinidad* y en 1672 estaba la Armada peruana en aptitud de poder demostrar su poderío en cualquier contingencia. Se destacó mucho en la fabricación de la artillería el Prebistero Andrés Meléndez⁶⁰.

LAS FUERZAS NAVALES DURANTE EL GOBIERNO DEL CONDE DE CASTELLAR

Debe anotarse en el haber de este activo gobernante la carenatura de las tres naves mayores de la escuadra —la Capitana, la Almiranta y el patache—, que quedaron dotadas de pertrechos y con tripulaciones perfectamente adiestradas, al extremo de que a juicio de los entendidos dichas unidades estaban como si acabasen de salir de los astilleros.

Prosiguió la idea comenzada a ejecutar en tiempo del Conde de Lemos, relativa a la disposición de las naves mercantes adecuadas para combatir, tan pronto se las dotara de artillería y de marinería inteligente en acciones de guerra naval. Como ya hemos visto, por Cédula de 27 de junio de 1672 se había aprobado la propuesta del Conde de Lemos en orden a que los bar-

cos mercantes que se botasen en las astilleros peruanos, estuviesen conñstruidos de tal suerte que fácilmente pudieran convertirse en naves de guerra. La Audiencia que sucedió en el poder a este Virrey, dispuso convocar a una junta, en la que se halló presente, entre otros, el General de la Armada don José de Alzamora, el cual emitió su dictamen, junto con el de algunos expertos, rectificando en parte las medidas que en tiempo del Conde de Lemos se habían señalado para las construcciones, que se hicieron públicas por bando promulgado en Guayaquil, mandándose observar con rigor y puntualidad⁶¹.

El General don José de Alzamora, que acabamos de mencionar, informó en efecto sobre la estructura y dimensiones que debían guardar los maestros constructores en los astilleros, para que en cualquier emergencia las naves que circulaban como mercantes pudieran ser transformadas en buques de guerra. La Corona sancionó estas normas, por Cédula dictada el 12 de agosto de 1676⁶².

El mismo Conde de Castellar dispuso igualmente que la construcción de las embarcaciones para la escuadra fuese a costa de los fondos fiscales, y que la de las naves auxiliares, eventualmente susceptibles de ser transformadas en buques de guerra, lo fuese a expensas de sus propietarios, los cuales abonarían únicamente el valor de la artillería que a tal efecto se les proporcionase. Aparte, como ya se había indicado en la Orden regia, se otorgarían distinciones honoríficas a quienes de esta forma contribuyesen a incrementar el poder de las fuerzas navales del virreinato.

En este último caso se hallaban las dos naves mercantes que se estaban construyendo en Guayaquil por encargo de don Bernardo de Goyeneta y don Pedro de Otazu. El Conde de Castellar gestionó, por intermedio del Corregidor de aquella plaza, don Gaspar de Argandoña, que fuesen transformadas en fragatas de guerra, ofreciendo en compensación al primero el Corregimiento de Otavalo, y al segundo el mismo cargo en Chimbo (Ecuador), por sendos períodos de tres años. Ambos admitieron la propuesta, y de esta forma resultaron ser las dos unidades las primeras de guerra que se vieron en aguas del Pacífico construidas sin desembolso del Erario público, y prestaron muy eficaces servicios cuando los piratas invadieron nuestras aguas, ya bajo el gobierno del Arzobispo-Virrey, Liñán y Cisneros. El primero de ellos, fue bautizado con el nombre de *San Juan Evangelista*⁶³.

Aunque en párrafo aparte nos ocupamos de ello, no dejaremos de señalar aquí que durante el período del Conde de Castellar —en 1675— cumplieron su viaje al Estrecho de Magallanes don Antonio de Bea y don Pascual de Iriarte⁶⁴.

En despacho cursado el 2 de enero de 1675, el Conde de Castellar manifestaba que uno de los primeros cuidados que desplegó

al asumir el mando había sido disponer que todos los puertos y costas del virreinato estuviesen resguardados con todas las limitaciones que imponía, bien a su pesar, lo extenso del litoral, y la falta de recursos que acusaba el Erario público. Sin embargo, había tenido la precaución de suministrar periódicamente, a los lugares estratégicos, mosquetes, arcabuces, carabinas, pólvora, balas y cuantos pertrechos necesitaran para estar en pie de guerra, encargando con gran celo a las autoridades locales que velasen por la conservación del país y evitasen cualquier sorpresa. En particular envió al Corregidor de Guayaquil, don Gaspar de Argandoña, que lo solicitó con ahínco, el dinero preciso para adquirir ocho pedreros de bronce, en atención a la importancia de aquella plaza, por ser el paso preciso de los convoyes que iban del Callao a Panamá. Dichas bocas de fuego, una vez que se adquirieron a precio cómodo, se encabalgaron en los lugares más adecuados de la ría, para mantenerla defendida⁶⁵.

En otra comunicación, de la misma fecha, el Virrey dio cuenta del cumplimiento de la Cédula del 27 de junio de 1672, informando que cada nave que se botare en Guayaquil debía ser sometida a un reconocimiento, a fin de comprobar si se había construido con arreglo a las medidas recomendadas por el Gobierno para que en lo futuro cualquier barco mercante pudiese rápidamente transformarse en buque de guerra. Sin embargo, agregaba, era fácil de comprobar que por aquellos años no se construían barcos de cierto calado en Guayaquil, como consecuencia del colapso de la economía en general y la disminución en el intercambio comercial. En consecuencia, la medida propuesta por la tantas veces mencionada Cédula podría tener efectividad sólo en un futuro hipotético, y mientras tanto, lo más acertado sería practicar una inspección de los buques que por entonces se hallaban matriculados en el Callao y navegaban de ordinario por nuestras aguas, y a los que se hallase aptos para soportar unas medianas bocas de fuego de proyectiles de a ocho y diez libras, acondicionarlos para servir en caso de guerra como naves auxiliares. En opinión del Conde de Castellar, así se aseguraba la protección de nuestras costas, pues añadiendo a la Capitana, la Almiranta y el patache de la escuadra virreinal, que encabalgaban las dos primeras cuarenta piezas, y el último veinte, otros seis buques de hasta dieciséis a dieciocho piezas, no sería tan fácil a los eventuales invasores recorrer impunes aguas peruanas, mayormente teniendo en cuenta que vendrían en condiciones de inferioridad en razón de la prolongada travesía desde sus bases en el Atlántico, y los usuales accidentes que en una navegación tan dilatada era inevitable que sobreviniesen, lo cual a todas luces menguaba las fuerzas enemigas. Así quedaba bajo segura protección todo el litoral y se prevenía la posibilidad de un incendio de todas las embarcaciones surtas

en el Callao, que es lo que más se temía, por la facilidad de entrar y salir en la rada por la diversidad de sus vientos⁶⁶.

Finalmente, en otro despacho, en que da respuesta a la Cédula de 6 de junio del año anterior, en que se le exhortaba a que cuidase con el mayor celo que las costas y puertos del virreinato estuviesen con la defensa y prevención necesarias a su mayor seguridad, manifestó el Conde de Castellar que era materia muy difícil de resolver, puesto que el litoral que tenía que atender se dilataba por ochocientas leguas, desde Panamá hasta Chiloé, sin fortificaciones ni gente adiestrada, ni armamento en cantidad suficiente. Si se decidiese a fortificar tal longitud de costas, sería necesario invertir millones, aparte de que las tropas indispensables para su guarnición era obligatorio reclutarlas a enormes distancias, y que sólo en casos de emergencia procedía congregarlas.

Por su parte, la Corona no fue remisa en comunicar sus instrucciones al gobernante peruano. En Cédula de 12 de agosto de 1676, a la vista del despacho del Virrey expedido el 2 de enero del año anterior, se le aprobaron las medidas puestas en práctica, las mismas que habían sido examinadas en la Junta de Guerra de Indias. Se hizo hincapié en que los navíos o fragatas que se construyesen por los particulares lo fuesen a expensas de sus dueños, a los cuales se proporcionaría, a precio de costo, la artillería que embarcaren, ya que ésta sólo se fundiría a cargo del Erario público, cuando se tratase de dotar de armamento a las naves de guerra de la escuadra virreinal⁶⁷.

En otra Cédula de 16 de noviembre de 1676, que se le dirigiera en respuesta a un despacho del Virrey de 2 de febrero de 1675, en que explicaba que la causa de reducir los envíos de caudales para el Fisco había sido la de haber encontrado a la Capitana, la Almiranta y el patache de la escuadra virreinal poco menos que utilizables únicamente para vararlos, y que de ponerse en práctica esta medida, no bajaría el gasto de unos 500.000 pesos. Por otra parte, la asignación destinada a cubrir los gastos de mantenimiento de las referidas embarcaciones no era suficiente para cubrir tal desembolso, y para hacer frente a éste, se le aconsejó al Conde de Castellar que acrecentara un 1/2 o un 1 % de avería, al 2 % que ya se abonaba en todo transporte por aguas del Pacífico, para cubrir el déficit que en este concepto existía, y que eventualmente pudiese construirse nuevas unidades, que sirviesen para el transporte de los caudales con seguridad a Panamá. Así se había puesto ya en práctica para el tráfico por el Atlántico, y a la Corona le parecía que este procedimiento de obtener fondos podía hacerse extensivo a las mercaderías que circularsen por el Pacífico⁶⁸.

Sabido es que el Conde de Castellar asumió el gobierno el 15 de agosto de 1674. Su único nombramiento, al hacerse cargo del

Virreinato, fue en la plana mayor naval del puesto de Sargento Mayor del Callao, cuyas funciones recayeron en don Francisco de Vicuña, Caballero de Calatrava, pues aunque traía resuelto adjudicar el cargo de Teniente de Capitán General a su sobrino el Marqués de Rivas, no lo hizo, antes bien aguardó a que el que a la sazón desempeñaba tal oficio, que era el Marqués de Sarria, hijo primogénito del anterior Virrey, el Conde de Lemos, se retirara del Perú en compañía de su madre viuda, para transferirlo al de Rivas.

Envió socorros a Valdivia y a Chiloé, como en tantas otras ocasiones anteriores, y dispuso que se fabricasen dos lanchones y se armase un bajel, para que los dos primeros pegados a la costa, y el segundo por las alturas, efectuasen inspección para saber en qué parte habían recalado unos supuestos invasores. Fueron por Cabos de dichas embarcaciones, del bajel don Pascual de Iriarte, y de los lanchones, Antonio de Bea. A la Nueva España envió a levar gente de mar y artilleros al General don Francisco Ruiz Lozano, que en corto lapso consiguió reclutar y traer a Lima una compañía compuesta de mejicanos.

El citado galeón y los lanchones se dirigieron al Sur, mas al entrar por Chiloé se perdió el bajel, pues los pilotos no eran expeditos, ya que era la primera vez que incursionaban en aquellas aguas, aunque con insistencia se les había advertido que para navegar por aquella región era menester de prácticos. Por fortuna, no pereció ningún hombre, y pudo rescatarse del bajel la artillería y todos los pertrechos y municiones, que se trasladaron a otro bajel, que se hallaba ocasionalmente en Chiloé, a bordo del cual prosiguió la expedición.

Los lanchones, por su parte, costeano a las órdenes de Bea, y el bajel por fuera rumbo al Estrecho con Iriarte, largó este último una lancha, en la que se embarcaron 17 hombres para reconocer una caleta a la boca del Estrecho, y colocar allí una placa de bronce. Fue idea original del Conde de Castellar que anualmente se reemplazase esta placa, no con otra finalidad que la de que cada año un bajel efectuase un reconocimiento de aquellas aguas, y el mejor testimonio de haber cumplido la misión sería traer consigo la placa asentada el año precedente. En otro sentido, de esta forma quedaba a cubierto el Pacífico de cualquier invasión subrepticia que pretendiese infiltrarse por aquella región, como lo había hecho en 1624, sin que nadie se enterase, L'Hermite.

Por un accidente desgraciado, este destacamento que viajaba a bordo de la lancha se perdió, porque al segundo día les sobrevino un temporal tan recio, que la embarcación naufragó sin que lograra salvarse uno solo de sus tripulantes. Este suceso era tanto más lamentable, cuanto que todo el alboroto sobre la presencia de piratas en costas de Chile era una patraña de un indio

El Virrey Don Baltasar de la Cueva Enríquez,
Conde de Castellar (Museo Nacional de Historia)
Foto: Manuel Romero.





El Virrey Don Melchor Portocarrero y Lasso
de la Vega, Conde de la Monclova
(Museo Nacional de Historia).
Foto: Manuel Romero.

LA ESCUADRA VIRREINAL

que creyó ver en lontananza unas velas de corte desconocido para él, y provocó la alarma que acarreó este desastre.

LA ESCUADRA PERUANA EN EL GOBIERNO DEL ARZOBISPO-VIRREY LIÑAN Y CISNEROS (1678-1681)

Cuando inesperadamente el supremo cargo del Virreinato recayó en la persona del Arzobispo de Lima, Liñán y Cisneros, la flota se componía de dos galeones y un patache. Los dos primeros eran la Capitana *Nuestra Señora de Guadalupe*, con 32 piezas de artillería (doce medios cañones de a 20 libras de bala, catorce cuartos cañones de a 12, y seis sacres de a 8) y la Almiranta *San José*, de igual fuerza que la anterior unidad; el patache *San Lorenzo* transportaba veinte piezas (cuatro cañones de a 10 libras y dieciséis sacres), con una dotación de 150 tripulantes.

El Arzobispo-Virrey encontró muy deteriorados los galeones, de hecho incapaces de soportar una larga travesía, o una campaña militar. Por Cédula de 24 de octubre de 1679 se había ordenado construir otras dos unidades de alto bordo, pero como ello importaba alrededor de 400.000 pesos, el Arzobispo-Virrey encargó realizar una prolija inspección al General del Callao don Diego de Arespachochaga, y a don José de Mudarra, ambos muy expertos, los cuales con el asesoramiento de los oficiales de la maestranza debían dar razón si bastaba una carena al *Nuestra Señora de Guadalupe* y al *San José*, para que continuasen prestando servicios en relativamente buenas condiciones. Practicadas las diligencias en orden a tal comprobación, se verificó que los maderos principales y de cuenta estaban sanos, y que en lo esencial, la estructura se hallaba sólida, de forma que con una carena a fondo podían quedar dichas naves expeditas para volver a actuar sin temor de un revés. A fin de efectuar esta obra en las condiciones de máxima economía, se encargó al Capitán don Pedro García de San Roque, maestro mayor de calafatería, que tomase a contrata la carena de las repetidas embarcaciones. La carena de la Capitana se reguló por 26.000 pesos, y la de la Almiranta en 29.910 pesos, lo cual en definitiva constituyó un ahorro realmente notable.

En el dique seco se hallaban tres lanchas, de a doce remos por banda, y en atención a la utilidad de estas embarcaciones ligeras auxiliares para cualquier contingencia, Liñán y Cisneros dictó inmediatas órdenes para que se diera término a las labores de reparación de las mismas, aparejándolas con todo lo necesario. El gasto de cada una de ellas, ya en el agua, ascendió a 3.000 pesos. Dos de ellas enviaron a Panamá, con dos piezas de artillería cada una, y la tercera quedó en el Callao, en donde servía para realizar rondas nocturnas en torno de las naves fondeadas en

la rada. También poseía dos bocas de fuego, a saber, falcones de a libra por bala⁶⁹.

Al hacerse cargo del gobierno Liñán y Cisneros, nombró por Teniente de Capitán General al Conde de San Donás, en lugar del sobrino del Conde de Castellar, el ya citado Marqués de Rivas; asimismo, puso en posesión del puesto de Sargento Mayor del Callao, en lugar de don Francisco de Vicuña, a don Adrián Cuervo de Valdés, que fue el primero que vino al Perú con nombramiento despachado directamente por el Rey de España.

No tardaron en circular en el Virreinato los rumores de que los ingleses se habían infiltrado por Panamá, en donde se apoderaron de tres bajeles, el principal *La Trinidad*, con el cual comenzaron sus correrías por aguas del Pacífico, siendo su primera presa una fragata que llevaba 50.000 pesos, aparte de pólvora, balas, cuerda y otros pertrechos con destino a las fuerzas militares acantonadas en el Istmo.

Tan pronto se impuso el Arzobispo-Virrey de estas novedades, y de cerciorarse de que no eran meros rumores, convocó a Junta de Guerra, la cual acordó poner en estado de alarma a todas las localidades importantes situadas a lo largo de nuestro litoral, haciéndose extensiva la medida hasta Chile, a fin de que la población en condiciones de salir a batirse estuviese con las armas en la mano, dispuesta a luchar tan pronto fuese necesario hacer frente a los ingleses. Asimismo se acordó armar tres buques de particulares, porque aunque la escuadra disponía de unidades auxiliares, en realidad no eran de provecho para las operaciones de entablar batalla en la mar. A mayor abundamiento, el *San Lorenzo*, que hubiera podido asumir tal papel, se hallaba en Arica cargando los metales preciosos provenientes de Potosí, consignados al Erario real. Esto no obstante, se le cursó orden por tierra para que viniese a la posible brevedad, y que el cargamento de metales preciosos se transportase por vía terrestre hasta Lima.

A fin de emprender acciones contra los piratas, se despacharon al Istmo una fragata y un barco, tripulados con escogida gente de mar y guerra, en los cuales se confiaba que podrían alcanzar un lucido desempeño, teniendo en cuenta que el adversario no disponía de artillería, ni había efectuado preparativos para una campaña de piratería en regla. De paso, conducirían pertrechos a Panamá, y en el camino se incorporaron al convoy dos bajeles, que se hallaban en el litoral norteño cargando viveres.

En menos de ocho días se hicieron a la mar las embarcaciones de la escuadra, de las que fue por General don Santiago Pontejos, y por Almirante don Pedro Zorrilla, Caballero de la Orden de Alcántara, al frente de seiscientos hombres de guerra, hacien-

do abstracción de las tripulaciones y de los artilleros de la plantilla del *Nuestra Señora de Guadalupe y San José*.

Aparte de las instrucciones generales que se impartían para estas expediciones, se extendieron unas especiales a Pontejos, con arreglo a las cuales debía ir reconociendo todos los puertos y caletas de la costa que se extienden por el Norte, o por lo menos, acentuar esta tarea de inspección a partir de Paita, hasta la punta de Garachiné en Panamá, sin dejar trozo de la costa que no revisasen ni caleta en la que no hicieran escala, con cuya finalidad y para realizar esta operación con mayor comodidad, se facilitó al convoy dos embarcaciones pequeñas, aparejadas especialmente para acercarse a la costa, sobre todo en las regiones de manglares y boscosas del litoral ecuatoriano y colombiano. En caso de no tropezar con el enemigo, y adquiriese noticias de que se hubiese hecho fuerte en Panamá, las naves peruanas debían replegarse a Guayaquil, desde donde comunicarían el resultado de su expedición a las autoridades de Lima, a fin de recibir nuevas órdenes. En el caso de que los ingleses estuviesen en Guayaquil —como con mucho fundamento se temía— entonces Pontejos debía intentar un desembarco en la Puná, con objeto de encerrar al enemigo dentro de la ría de Guayas, cortándole toda posibilidad de escapatoria. Si —finalmente— nada de esto se hubiere producido, y se comprobase que los ingleses habían evacuado el teatro de operaciones del Pacífico, entonces la escuadra peruana debía entregar todos los pertrechos y parte del armamento que conducía, a las autoridades panameñas.

Pontejos se atuvo a las instrucciones rigurosamente, hasta ponerse entre la punta de Tumaco y la isla del Gallo. Aquí adquirió informaciones de que pocos días antes había recalado el enemigo, que se servía de dos bajeles, uno de ellos el ya mencionado *La Trinidad*, y que había destacado a una chalupa con siete tripulantes a amagar en la costa de las Barbacoas, pero los lugareños repelieron el ataque, causando la muerte de seis de los ingleses y apresando al restante. También supo Pontejos que las embarcaciones inglesas se habían hecho a la mar hacia afuera, con rumbo aparentemente hacia el Norte.

Con esta noticia convocó el General a Junta de Guerra, en donde se deliberó sobre los pasos que en lo futuro debían darse. Se determinó navegar en línea recta hacia Panamá, y apartándose de las instrucciones precisas al respecto, dejando de reconocer todo el trecho de costa situado hasta el Istmo. Influyó para adoptar tal decisión, la suposición de que los ingleses se hubiesen replegado a Panamá, en donde unidos a eventuales refuerzos, se habrían apoderado de la ciudad de Panamá. De aquí Pontejos y la plana mayor que le acompañaba dedujeron que lo urgente era proveer de elementos de lucha a las tropas

locales de Panamá, a fin de que a viva fuerza hicieran desalojar a los invasores.

El error de los marinos peruanos fue total, porque después, cuando ya no había posibilidad de enmendar la equivocación, se vino a saber que los corsarios habían hecho escala en la isla de la Gorgona, donde permanecieron un tiempo prolongado, preparando *La Trinidad* para realizar una campaña de largo alcance.

Llegó Pontejos a Panamá, en donde hizo entrega de los socorros que conducía. Para agravar aún más el error en que ya se había incurrido, el Presidente de la Audiencia de Panamá ordenó que la escuadra peruana permaneciese inactiva en aquel puerto durante unos tres meses, en una vana espera de los enemigos, que entre tanto se movían sin reparo alguno en otras aguas. De esta forma, se perdía tiempo precioso, que después fue imposible recobrar.

En efecto, mientras la flota peruana se consumía en una infructuosa estadía en aguas panameñas, Bartholome Sharp y sus huestes habían zarpado de la isla de la Gorgona, únicamente a bordo de *La Trinidad*, pues el otro barco lo echaron a pique, y pusieron proa sobre Guayaquil, en cuya entrada cayó en manos de los arrojados piratas un barco, al mando de don Tomás de Argandoña, que incautamente salió a reconocer la embarcación extranjera. Así pudo Sharp enterarse de que en tierra se le tenía preparada la resistencia, por lo que decidió mudar de plan, y en el camino aprehendió otro buque, que transportaba mercaderías de Quito, al que saqueó todo el cargamento y dio muerte a un religioso mercedario que viajaba a bordo. En esta embarcación soltaron unos sesenta prisioneros de menor importancia que habían ido cayendo en sus manos, y en las alturas de Paita les permitieron enrumbar a puerto.

Así se vino a saber con certidumbre del exacto paradero de los corsarios ingleses, y se dedujo su plan de movimiento en nuestro litoral. Sin pérdida de tiempo, el Arzobispo-Virrey despachó al patache *San Lorenzo*, que entre tanto había regresado de Arica, muy bien pertrechado, con la misión de patrullar la costa e hiciese todo lo posible para que la nave adversaria fuese hundida. El anónimo informante de las *Noticias generales de la Real Armada del Sur, desde el año de 1615*, que vivió por aquellos años, asegura que el *San Lorenzo* salió a navegar sin sujetarse a las prevenciones que un buque de guerra debe observar al salir de campaña, y que su Capitán, imitando al General Pontejos, también cometió yerros garrafales.

Entre tanto, Sharp y los suyos, a bordo de *La Trinidad*, no cesaban de infligir severas pérdidas a los buques mercantes que navegaban a lo largo de nuestro litoral. En su travesía con rumbo al Sur, capturó una embarcación que conducía un cuantioso

cargamento de mercaderías y dineros. Aunque toda la costa estaba sobre aviso, hasta Chile, Sharp pudo entrar sin oposición en el puerto de Islay, donde recogió víveres e hizo aguada, y si bien desde Arequipa se remitió un grupo de gente armada para rechazarlo, este piquete llegó cuando ya los ingleses habían reanudado su derrota. Pasaron a la vista de Arica, y estando para saltar a tierra en Chacote, se levantó mar gruesa y tuvieron que abstenerse de llevar adelante su intento de desembarco. Prosiguieron a Coquimbo, localidad que asolaron, según con mayores detalles se ha informado en otro lugar de esta obra. De este punto continuaron a las islas de Juan Fernández, donde hicieron carne. Cuando se hallaban en esta labor de aprovisionamiento, fueron avistados por tres bajeles que el Gobernador de Chile, don Juan Enríquez, había despachado a perseguir los corsarios, pero éstos como expertos marinos lograron escabullirse. Posteriormente cayeron sobre Huasco y Copiapó, y nuevamente se aproximaron a Arica, en donde desembarcaron, pero los defensores locales valerosamente los rechazaron, siguiendo las acertadas órdenes del ariqueño don Gaspar de Oviedo. El invasor perdió veinte hombres y un número similar de prisioneros, los mismos que fueron conducidos a Lima en donde se les ajustició, conforme a los usos de la guerra. Por segunda vez saltaron Islay, pero no lograron hacer mayores daños, aunque los ingleses lograron aprehender a algunos lugareños, a los que a poco se les devolvió la libertad. En su derrota hacia el Norte sorprendieron otros bajeles mercantes, que conducían dinero, víveres, vinos, aguardientes, e inclusive cayeron en poder de los ávidos piratas algunas personas prominentes, como don Rafael de Azcona, magistrado de la Audiencia de Lima, y otros funcionarios que viajaban a bordo de aquellas embarcaciones.

En verdad, Sharp demostró que la escuadra peruana era en la práctica un factor de poco o ningún valor defensivo. Con unas fuerzas compuestas por centenar y medio de aventureros, sin preparativos ni disposición para emprender una campaña en regla, a bordo de una nave apresada y acondicionada precariamente para desarrollar una navegación de corso, apenas con las bocas de fuego portátiles que habían podido conducir a través del Istmo, estuvieron una prolongada temporada cometiendo depredaciones sin cuento a lo largo de nuestro litoral, capturando sin resistencia apreciable las embarcaciones que se cruzaban por su derrota, y adueñándose de grandes caudales y de valiosos cargamentos, al punto de que una flota integrada por mayor número de naves no hubiese logrado tales éxitos.

Es tanto más sensible esta comprobación, cuanto que pocos días antes de entrar en acción Sharp en nuestras aguas, se había pasado revista a la guarnición del Callao, en donde se habían hallado más de 400 plazas, distribuidas en siete compa-

ñas, pero lo cierto es que cuando se trató de reclutar gente para tripular las naves apresuradamente preparadas para zarpar a Panamá, escasamente pudieron juntarse dos centenares. También es cierto que existía el cargo de Teniente de Capitán General de Mar y Tierra, a quien de derecho incumbía entender en estos menesteres, que cobraba una remuneración de 2.000 pesos, que con las gratificaciones y raciones alcanzaba a 5.000, pero que se quedó en tierra. También se nombró otro Almirante, pues el titular de dicha investidura eludió embarcarse en esta oportunidad, en que su persona debía inspirar confianza general.

Aunque oficialmente existía una escuadra virreinal, en la realidad hubo que fletar naves de particulares para emprender la campaña contra Sharp, pues se consideraba que era más económico recurrir a esta fórmula, de suerte que todo este aparato militar de una guarnición con siete Compañías, un Sargento Mayor, un Maestre de Campo y un Teniente de Capitán General, sin contar con los restantes oficiales de la plana mayor y subalternos que en estas ocasiones se incorporaban a filas, no prestaron el menor servicio en esta coyuntura, salvo para entrar en guardia y realizar el viaje a Panamá. Cuando la flota retornó de esta expedición infructuosa, el Arzobispo-Virrey designó como Teniente de Capitán General a don Diego de Arespacochaga, Caballero de la Orden de Santiago, en lugar del Conde de San Donás, y ya al final de su gobierno, para mejor inteligencia de las órdenes militares, creó el puesto de Teniente de Maestre de Campo General, en cuyas funciones se nombró a don Pedro de Mendoza.

No permaneció la Corona indiferente a los eventos que ocurrían en nuestro litoral. En Cédula de 24 de octubre de 1679 se avisaba el recibo de un despacho cursado por Liñán y Cisneros en 24 de agosto del año anterior, por el que había expuesto la realidad del estado de conservación en que se hallaban la Capitana y la Almiranta, galeones que por haber sido construidos muchos años atrás, acusaban ya los estragos del paso del tiempo y habían perdido aquellas condiciones mínimas para salir a navegar, tanto como buques mercantes en trance de conducir los caudales de la Corona a Panamá, como en su carácter propio de unidades de guerra. La Junta de Guerra de Indias, después de considerar este estado de cosas, ordenó al Virrey interino del Perú proceder a la construcción de dos embarcaciones que sustituyesen a aquellas en situación de caducidad, debiendo ejecutarse con la solidez y condiciones que se considerasen precisas para repeler las invasiones que en lo futuro se intentasen en aguas del Pacífico, y desde luego, con el mayor ahorro que pudiese para el Erario público⁷⁰.

Por su parte, Liñán y Cisneros dio respuesta a esta Cédula en otro despacho suyo, datado éste en 14 de julio de 1681. En él

corroboraba sus anteriores impresiones sobre el avanzado deterioro de que adolecían la Capitana y la Almiranta, a estar a las informaciones que le habían proporcionado los entendidos en la materia. Sin embargo, para cerciorarse de la veracidad de estas noticias, recurrió al dictamen de los Generales don Diego de Arespacochaga y don José de Alzamora, quienes en definitiva emitirían la opinión decisiva si carenando dichas unidades estarían todavía en condiciones de continuar prestando servicio. Como ya se ha explicado, esta inspección demostró que los maderos principales y de cuentas estaban todavía en buenas condiciones, y que la solidez de las naves permitía una carena a fin de que continuaran durante mucho tiempo siendo de utilidad.

De todas formas, el Arzobispo-Virrey puso especial cuidado en que los gastos que dicha operación exigiera no fuesen tan exorbitantes como hasta entonces lo habían sido, ya que era frecuente que el costo se incrementara en forma exagerada con el pretexto de alargar los jornales y reclamar una mayor cantidad de madera de la que realmente era suficiente. De aquí resultó que Liñán y Cisneros confiara la obra en el Maestre Mayor de Calafatería Capitán Pedro García de San Roque, que se había distinguido por su celo en el servicio del Rey, el cual se comprometió a dejar ambas embarcaciones en perfecto estado por un total de 55.970 pesos. Así se consiguió restaurarlas sin el gasto que originalmente se había pensado, y se estimaba que en lo sucesivo podía seguir observándose igual sistema⁷¹.

LA ESCUADRA PERUANA EN LA EPOCA DEL DUQUE DE LA PALATA (1681-1689)

Ya en páginas precedentes, al abordar una evaluación del impacto de la presencia de Sharp en nuestras aguas, se dijo algo acerca de las consecuencias que se derivaban del criterio de que la escuadra sólo servía para conducir la plata a Panamá, de donde se deducía la poca estimación que se otorgaba a los mandos superiores. El General de la escuadra no tenía graduación superior a la de un Capitán de una compañía de tropa del Callao, sin otra prerrogativa ni sueldo. De aquí que los titulares usasen indistintamente también el apelativo de Capitanes de Mar y Guerra. Por su parte, tampoco el título de Almirante debe entenderse como equivalente al de General de Marina. Tanto el que mandaba los buques de guerra con la denominación de General de la Mar del Sur, como el que lo hacía investido del cargo de Almirante, percibían el haber de un Capitán de Infantería, reservándose para cada uno de ellos una Compañía veterana de la guarnición de nuestro primer puerto. Esta anomalía exigía

que esas Compañías quedasen a cargo de un oficial de grado inferior, y que en el servicio apareciesen el General y el Almirante como subordinados al General del Callao, que lo era de la plaza.

Cuando el Duque de la Palata se hizo cargo del Virreinato, al quedar vacante el puesto de General de la Mar del Sur, por haber pasado su titular, don José de Alzamora, a servir interinamente la Presidencia de Panamá, se confió estas funciones a don Antonio de Bea. Este reclamó de la incómoda situación en que se hallaba el General: no podía residir en el Callao, porque lo consideraban simplemente como uno de los capitanes de la guarnición de la plaza, y por tanto subordinado al Maestre de Campo de ella. Se daba la paradoja de que siendo conveniente que el puesto de General lo ocupara un militar de experiencia, que no se puede adquirir sin haber pasado por los grados inferiores, llegase al grado máximo para perder toda prerrogativa y estimación.

Al entrar en el gobierno el Duque de la Palata, la flota virreinal se componía —como ya queda dicho— de los dos galeones Capitana y Almiranta, al mando de un Capitán de Mar cada uno, con cien pesos mensuales de retribución, más cuatro raciones y vino, que en todo ascendía a 140 pesos al mes, o sea 1.680 al año. Ni el General ni el Almirante disfrutaban de sueldo específico, pues sólo se les había asignado la Capitanía de sendas Compañías de la guarnición, con 90 pesos mensuales. En estas condiciones habían servido dichos cargos todos los que sucesivamente habían sido designados para ocuparlos, e inclusive el General don José de Alzamora se había brindado a servir sin percibir la soldada, con la condición de que la Compañía que capitaneaba se le diese a su hijo don Pedro Ignacio de Alzamora, procedimiento que aceptó el Arzobispo-Virrey Liñán y Cisneros. La autoridad de los puestos se mide y se considera por el sueldo y por el ejercicio, y ambos requisitos faltaban en la práctica en el Generalato de la Mar del Sur.

El Duque de la Palata decidió aumentar la remuneración de este cargo a 200 pesos, teniendo en cuenta que no podía tener otra ocupación, y 150 al Almirante, por idénticas razones. Así consideraba que dichos cargos se granjearían el respeto y la categoría de que hasta entonces habían carecido, y por consiguiente los apetecerían hombres de mérito y distinción, con la ventaja adicional de que residirían permanentemente en el Callao⁷².

La Corona dispuso su aprobación a la iniciativa del Duque de la Palata, y posteriormente mejoró la situación, pues equiparó el puesto de General de la Armada con el de Cabo principal del ejército de tierra, en el Callao, con el grado de Sargento General de Batalla, asignándole un sueldo anual de 3.600 pe-

sos, y como aún les faltase grado, se autorizó a los virreyes a otorgarles el título de sus Tenientes Generales, a cada uno por lo que toca a su arma⁷³.

En Cédula de 26 de febrero de 1684 se acogió asimismo por las autoridades metropolitanas la idea, recomendándola con mucho interés al Virrey del Perú, en orden a que para mayor seguridad de nuestro litoral se construyesen cuatro unidades para la flota: dos de gran calado, destinadas respectivamente a Almiranta y a Capitana, la tercera como patache, y la última, con extremadas condiciones veleras. Por otro lado, puesto que el gremio de comerciantes radicado en Lima era el más interesado en la defensa del país, se le insinuó al Duque de la Palata que "mañosamente" alcanzara de ellos que contribuyesen con la aportación de una fragata de guerra, cuyo mantenimiento y gastos correrían a cuenta de la misma corporación de mercaderes.

La situación del Perú, en el último confín del mundo entonces activo comercialmente, cerrado por dos accesos que se tenían por infranqueables, dio al mar el nombre de Pacífico y al comercio la confianza de navegar sin prevención de protección alguna, como quien no teme sufrir el menor ataque. Sobre esta idea, las embarcaciones se construyeron de tal forma que sólo se consideraba la mayor conveniencia en el beneficio de cargamentos y mayores fletes.

Pero rotas las dos barreras, era menester cambiar de táctica y adoptar todo género de medidas contra agresiones que la experiencia demostraba ser cada vez más amenazadoras y de mayor efectividad. La Corona, por Cédula de 7 de diciembre de 1682 (en que se sobrecarta análoga providencia de 18 de mayo de 1678) mandó que no se permitiera a ninguna embarcación salir a navegar sin ir artillada competentemente y provista de todos los pertrechos adecuados a su tonelaje, y conduciendo en toda oportunidad una dotación suficiente de mar y guerra, con hombres hábiles y expertos en el manejo de bocas de fuego.

El Duque de la Palata, en despacho de 26 de diciembre de 1684 objetó que era imposible ejecutar cumplidamente lo que disponía la Cédula en cuestión, porque no había hallado gente que deseara aplicarse a servir ni en la mar ni en tierra, y que por añadidura ni en los buques de la armada virreinal había sido posible completar las plazas de marineros y artilleros, de donde infería que mucho más difícil sería para los buques mercantes contratar servidores de alguna categoría, pues por lo general sus dotaciones se constituían a base de indios y negros, colocados bajo la jefatura de un contramaestre europeo o criollo.

El hecho de que sólo cada dos o tres años navegara a Panamá la flota virreinal, a fin de conducir los caudales que se permutaban en Portobelo por productos europeos, limitándose el resto

del tiempo al comercio de cabotaje y al abasto de las ciudades, sobre las cuales sería en verdad oneroso recargar los fletes con el suplemento de gente de guerra para embarcaciones de escaso tonelaje, era poderoso motivo que en opinión del Duque de la Palata aconsejaba sobreseer la mencionada Cédula de 1682. Por otra parte, la aplicación de las normas en ella contenidas hubiera exigido dismantelar todas las fragatas y navíos que surcaban nuestras aguas, puesto que ninguno admitía por entonces la colocación de artillería, excepto el *San Juan Evangelista*, construido en la época del Conde de Castellar, y que fue construido especialmente para ser dotado de bocas de fuego⁷⁴.

De todas maneras, el Duque de la Palata, en despacho elevado el 30 de octubre de 1683 vuelve sobre el tema que tanto había dado que hacer a su predecesor, el Arzobispo-Virrey. Indica en primer lugar que el General don Antonio de Bea había practicado una inspección de las dos unidades principales de la flota, y que se había mostrado en acuerdo con el General don José de Alzamora de que la Capitana y la Almiranta todavía estaban en condiciones de ser utilizadas cinco años más. Pero esto significaba que ya era llegado el tiempo de encarar el problema de la construcción de las naves que habían de suplir en su día a éstas que estaban llegando al límite de su existencia. Sería también conveniente, apuntaba el Duque de la Palata, que para esa oportunidad se tratase de eliminar los defectos reconocidos en el *Nuestra Señora de Guadalupe* y el *San José*, aspecto en el que poco podía adelantarse si no asumían aquella construcción técnicos que no fuesen los lugareños, sino si fuere posible, venidos de España, pues los que había en el Perú sólo eran empíricos y expertos por razón de una larga práctica, pero sin preparación idónea. Por esta razón, solicitaba que se le enviara un maestro preparado en los astilleros de la Península, a fin de que bajo su dirección se construyesen los proyectados navíos de guerra.

Es interesante recoger la ampliación de los argumentos esgrimidos por el Virrey, que corrió a cargo del General de la Armada del Mar del Sur, don Antonio de Bea. Manifestó éste que el Virreinato tenía por toda defensa la Capitana y la Almiranta, que a fuerza de costosísimas carenas se mantenían a flote desde que se construyeron, en la época del Virrey Alba de Aliste (1655-1662). Tenían a bordo 32 bocas de fuego pero insuficientes, en razón de la imperfección con que habían sido fundidas, aunque de todas maneras respetables por el grueso calibre de las mismas. De aquí infería Bea que serían bastantes para neutralizar a la escuadra peruana unos cuatro o seis bajeles enemigos, provistos de unas treinta o cuarenta piezas, y explicaba que estas naves serían a modo de ligeros corceles, mientras que las fuerzas peruanas apenas llegarían a ser una infantería sin

movilidad ni capacidad para perseguir y ofrecer combate al adversario. En resumen, que el invasor se haría dueño del mar, con posibilidad de asaltar cualquier puerto, sin que la flota peruana estuviese en condiciones de evitarlo. No dejaba Bea de reconocer que de ordinario navegaban a lo largo de nuestro litoral unos catorce o dieciséis buques mercantes, y que bien podía echarse mano de ellos para dotarlos de armamento y emplearlos como naves auxiliares. Esto era en la realidad una falacia, pues a lo más podría cada uno montar diez o doce bocas de fuego, de muy poco calibre, mal situadas y sobre las cubiertas, sujetas por tanto al tiro del enemigo.

Bea, ante tales inconvenientes, recomendaba que se enviara desde España algún maestro hábil, ya fuese de la propia Península o de Holanda, que con el título de maestro mayor pudiese construir dos fragatas y un patache, con la suficiente robustez para resistir los proyectiles de los corsarios y provistos de todos los elementos para dar caza en caso de que éstos eludiesen combate entregándose a la fuga. Terminaba su ilustrativo parecer el General Bea afirmando que sólo construyendo unos buenos buques de guerra podría defenderse el virreinato, pues poner las defensas costeras en tan dilatadas extensiones era como poner puertas al campo, aparte del costo que en sí demandaba levantar grandiosas obras de arquitectura militar.

En cuanto a la construcción de fuerzas marítimas a expensas de erogaciones de los comerciantes de Lima, una Cédula de 3 de mayo de 1688 hace presente que sería conveniente aplicar los 100.000 pesos que el gremio de mercaderes limeños había aportado en 1685 a fin de construir un buque de guerra que supliese a la Capitana que se quemó en Paita, dedicando dicha cantidad a construir dos fragatas de guerra, salvo que ya se hubiese comenzado a construir aquella unidad⁷⁵.

En otra Cédula de la misma fecha, se trasmite a conocimiento del Virrey del Perú la resolución adoptada por la Junta de Guerra de construir, sin tardanza, cuatro fragatas de guerra, con el propósito de reforzar la escuadra del virreinato, estimándose que tales unidades serían las más adecuadas para hacer frente a las naves enemigas y darles caza, ya que por lo general éstas eran de inferior calidad. Aparte, se tuvo en cuenta que la mayor parte del año el grueso de la flota se hallaba ocupado en Arica, en el Callao o en ruta a Panamá conduciendo los caudales del Fisco, de manera que dichas cuatro fragatas servirían de un modo eficiente a la tarea que se les iba a asignar.

Visto asimismo que había una extraordinaria carencia de marineros y artilleros en el Perú, idóneos en su profesión, se le comunicó al Duque de la Palata haberse iniciado una recluta en los puertos de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda, hasta llegar al número de doscientos individuos, los cuales viajarían a bordo

de las citadas cuatro fragatas, con lo cual se formarían unos cuadros de gente adiestrada y aguerrida. También se le comunicaba al Virrey que se le haría llegar clavazón y otros pertrechos que resultaban muy costosos en el Perú, a fin de facilitar la construcción de las mencionadas naves de guerra, y resultasen más económicas.

Además de las nuevas fragatas en cuestión que se había de construir en los astilleros de nuestro país, se pensó asimismo en el seno de la Junta de Guerra que sin embargo de los muchos riesgos y peligros que se presentaban para el envío de algunas naves al Pacífico atravesando los Estrechos, aún así sería juicioso pensar en construir uno o dos bajeles de buen porte y correspondientes calidades para soportar una travesía tan dilatada, para que realizaran tal viaje desde España hasta el Callao. Para que los Gobiernos extranjeros no se percataran de que se estaba realizando esta travesía, se simularía que dichas embarcaciones iban solamente al puerto de Buenos Aires, con el título y pretexto de que eran de particulares que iban a hacer el curso contra los piratas de otras nacionalidades. A bordo de uno de esos buques se embarcaría el Capitán don José Gómez Jurado, piloto muy avezado en las rutas del Atlántico, que junto con otros dos no inferiores a él en práctica y competencia, se informasen en Buenos Aires de las derrotas más practicables para pasar al Pacífico, con lo cual se conseguiría abrir un camino para llevar a nuestras aguas fuerzas y gente que hasta entonces parecían imposibles de transportar⁷⁶.

LA ESCUADRA EN LA EPOCA DEL CONDE DE LA MONCLOVA (1689-1705)

Un período de gobierno tan dilatado como el que desempeñó el Conde de la Monclova, dio margen para que en el lapso de casi tres lustros la flota peruana ofrezca diversos temas a los que pasaremos rápidamente revista, teniendo delante los despachos elevados por el propio Virrey a las autoridades metropolitanas. Tales documentos nos facilitan una información minuciosa y de primera mano sobre el particular, y dada la investidura de quien los suscribe, podemos tener la certidumbre de que los datos merecen entero crédito.

A los dos años de haber entrado a ocupar el gobierno, nos precisa el Conde de la Monclova que la escuadra del virreinato se encontraba reducida a dos bajeles: el que hacía la vez de Capitana, el ya conocido *Nuestra Señora de Guadalupe*, y el que actuaba como Almiranta, el *San Lorenzo*; aparte señala la existencia de un barco, "*que aquí llaman chinchorro*", que era incapaz de recibir artillería alguna a bordo. Recuerda que el *Nuestra*

Señora de Guadalupe había sido construido hacía ya cerca de medio siglo, en la época del Conde de Alba de Aliste, junto con otro, que era el que volara por los aires en Paita en el año 1685, ambos de ochocientas toneladas poco más o menos, "aunque en este mar no se miden por toneladas", detalle sumamente sugestivo sobre el sistema de arqueo de las embarcaciones empleado en el Pacífico. Añade que el *San Lorenzo* había servido de patache, hasta la pérdida del *San José*, pero ofrecía tantas reparaciones en su casco, que sumadas a las imperfecciones propias de la construcción de esta nave, que en final de cuenta no podía considerarse como unidad de combate a la que nos ocupa. De la Capitana, que él conocía por haber viajado en ella desde Acapulco hasta Paita, estaba persuadido que todavía podía resistir algunos años más, pues a primera vista presentaba el aspecto de una nave recién salida del astillero, y con la suficiente solidez, pero el hecho de contar con más de cuarenta años desde que se botara, inducía a recelar de tal impresión inicial, aunque la verdad es que desde hacía doce años se discutía si valía la pena o no de darle carena, y a pesar de todo continuaba prestando muy eficaces servicios, tanto en el transporte de los caudales, como en su carácter propio de buque de guerra.

El Conde de la Monclova, siguiendo el ejemplo de su predecesor el Duque de la Palata, suplió la deficiencia que se advertía en la escuadra de guerra apelando al recurso de fletar naves mercantes, proveyéndolas del armamento indispensable para habilitarlas en su papel de buques auxiliares. De todas maneras, estimaba este sistema como nada recomendable, pues al fin y al cabo tales buques se construían sin tener en cuenta que posteriormente iban a sufrir una transformación y una carga adicional sobre las cuadernas. Igualmente juzgaba como de muy poca eficacia el nuevo procedimiento de haber ordenado que se construyesen todos ya previendo su eventual utilización como unidades de guerra, porque la realidad era que la mayor parte de los armadores encargaban la construcción de "bajelillos pequeños", adecuados para la navegación de cabotaje, pero en un todo destituidos de condiciones para soportar armamento, y los que se construían de regular tonelaje, por el afán de economía no resultaban naves dotadas de seguridad y aptitudes.

A modo de apostilla previene el Conde de la Monclova, que la gran falta que se acusaba de un barco de alto tonelaje para la armada virreinal sólo se había puesto de manifiesto desde que la Capitana había saltado en pedazos en Paita, pues la verdad era que cuando no escaseaba dinero en las armas fiscales y los piratas hacían aparición frecuentemente, y por consiguiente la falta de una unidad de alto bordo era más necesaria que nunca, exclusivamente había tenido la escuadra dos bajeles de consideración, más un patache de buenas proporciones.



Navios de finales del siglo XVII.

Al hablar de las actividades de los piratas en el período gubernativo del Duque de la Palata quedó hecha mención de que en Lima se había constituido la Compañía de Nuestra Señora de Guía, integrada por un conjunto de vecinos acaudalados que de este modo ofrecieron su aportación económica, a cambio de que se les autorizara a retener como buena presa las embarcaciones que cayesen en poder de los buques que figuraban registrados como de dicha corporación. Ya en el mismo lugar quedó señalado que los barcos de la mencionada Compañía en su campaña lograron ahuyentar de nuestras costas a los piratas, que tuvieron que replegarse hasta aguas centroamericanas. Por desgracia, los gastos de mantenimiento de tales embarcaciones resultaron muy elevados, y los socios de la Compañía no tuvieron otra alternativa que disolverla. En consecuencia, cuando el Conde de la Monclova asumió el mando, se encontró con que las naves en cuestión estaban desmanteladas, por lo que en resolución, todo el aparato de la escuadra virreinal quedaba reducido a los dos bajeles y el patache, tantas veces mencionados, los cuales eran fletados para diferentes viajes, a fin de obtener ingresos con qué sustentarlos. Así en setiembre de 1689 el patache *Nuestra Señora de la Soledad* fue autorizado por el Gobierno para hacer un viaje a los puertos de Nicaragua, conduciendo productos de la tierra y plata, para obtener en cambio añil, brea, alquitrán y otros géneros que eran urgentes en el Perú y no se encontraban en él. El resultado fue tan halagador, que le ofrecieron voluntariamente al Virrey el bajel de alto bordo *San José*, a fin de que el Gobierno lo utilizara sin costo para la Compañía, descargándose así esta última de tales desembolsos, con la ventaja por otra parte para el Estado de que tales buques prestaban muy valiosos servicios como transportes de cargamentos que de otra suerte no podían ser conducidos por particulares.

El Conde de la Monclova añade en su comunicación a la Corona que las órdenes impartidas al Duque de la Palata para que dispusiera la construcción de cuatro fragatas de a cincuenta piezas, no se llevaron a efecto; por otra parte, el cuantioso donativo de 100.000 pesos ofrecido por la Corporación de comerciantes, con destino a la construcción de una Capitana, no se había cobrado.

Por esto, sirvió de considerable alivio al Conde de la Monclova la noticia que recibió al asumir el gobierno de que los mismos mercaderes se habían comprometido a construir dos bajeles y un patache, con lo cual cesó la preocupación que le agobiaba de que se hiciesen a expensas del Fisco, porque según los informes que había recogido, las naves que se habían construido en época del Marqués de Mancera y del Conde de Alba

de Aliste habían resultado tan subidas de costo, que a la sazón no era posible hacer frente a tales dispendios.

En efecto, el gremio de comerciantes no tardó en hacer efectivo su ofrecimiento, y en junio de 1691 solicitó del Conde de la Monclova que se facilitaran las medidas con arreglo a las cuales debían ser construidas tales embarcaciones, habiéndose anticipado ya con el envío de unos delegados para que viajaran a Guayaquil y comenzaran a cortar madera con destino a dichos buques. Inclusive mejoraron la oferta inicial, pues en un primer momento se comprometieron a construir unidades cuyas quillas tuviesen 15.12, 21.84 y 23.52 m. de longitud, pero luego asumieron la obligación de alargarlas a 20.16, 26.88 y 28.56 m., respectivamente, que era el sistema de medir en nuestras aguas el arqueado de los bajeles. En toneladas, el ofrecimiento original consideraba 523 para la Capitana, 416 para la Almiranta y 121 para el patache; después, resultarían de 845, 701 y 256, respectivamente. De esta forma, el gremio de comerciantes hacía una contribución muy superior a los 200.000 pesos, si se valorizara dichas unidades.

Lo que más entusiasmaba al Virrey era el hecho de la celeridad con que se procedía en Guayaquil en la ejecución de la obra: el 28 de agosto ya se había colocado la quilla de la Capitana y el 14 de setiembre la del patache; la de la Almiranta se tropezó con el obstáculo de que no se encontró con facilidad madera para el codaste, pues aunque había dos palos prevenidos, se reconoció al momento de trabajarlos que estaban huecos, y sólo se esperaba oportunidad propicia para volver al monte a cortar otro palo. Ya al cabo de seis meses de obra la Corporación de comerciantes había remitido a los astilleros guayaquileños sumas de dinero por encima de los 70.000 pesos, principalmente para cubrir los gastos iniciales. El Conde de la Monclova, en razón de la rapidez con que marchaba el trabajo, consideraba que no era exagerado calcular que en el término de un año estuviesen dichas naves en condiciones de surcar las aguas del Pacífico.

Volviendo a las unidades de la escuadra, el Conde de la Monclova hacía hincapié en que desde luego la Capitana no estaba del todo dada de baja, pero de hecho estaba como única nave de guerra, pues el *San Lorenzo*, que servía de Almiranta, no se encontraba ya en aptitud de poder hacer otro viaje. No dejaba el Virrey de mostrar su preocupación por esta circunstancia, pues aunque fuese cierto que las tres unidades que se construían en Guayaquil estuviesen efectivamente listas para finales de 1692, no era inverosímil excluir del todo la eventualidad de que por algún suceso imprevisto hubiera algún retraso en la entrega, y mientras tanto pudieran aparecer en nuestro litoral algunos piratas. A fin de hacer frente a esta eventualidad, el

Conde de la Monclova tuvo por conveniente aprovechar la oportunidad que se ofrecía de adquirir el único navío que había en nuestras aguas, que era uno construido por el Capitán don Juan de Oriamuño, vecino de Panamá, que lo había mandado hacer en el puerto del Realejo. Esta embarcación era capaz de servir artillada en la escuadra, con lo cual ya tendría el *Nuestra Señora de Guadalupe* alguna compañía, que permitiera salir al paso de cualquier invasión de corsarios. Para proceder a la compra de dicho navío, el Virrey ordenó que efectuaran una inspección de su estado el General de la Armada don Antonio de Bea, y el Capitán don José de Alzamora y Ursino. Era la primera vez que dicha embarcación largaba el ancla en el Callao, y hallaron que se encontraba en buenas condiciones. El Virrey estimaba que su precio razonable sería del orden de los 80.000 pesos, cantidad que estaba dispuesto a satisfacer a Oriamuño, aunque las arcas fiscales no atravesaban precisamente un periodo boyante.

Conocemos el informe evacuado por los citados Bea y Alzamora. En él manifiestan haber reconocido el navío llamado *Jesús, María y José*, acompañados para mayor ilustración del Capitán de la Maestranza y Veedor de Fábricas, del Piloto Mayor don José de la Cruz, del Maestro Mayor de Carpintería Juan Bautista, y como hombres experimentados al Capitán don Diego de Orejuela, que construyera el navío *San Francisco de Paula*, y al Capitán don Juan de Garay Secadura, delegando en cada uno de éstos el examen particular de lo que fuere de su particular resorte.

En sustancia, comprobaron que el navío había sido construido para servir en caso de guerra, y en consecuencia, las maderas eran sólidas y de vitola bastante robusta, y en general se hallaban bien ajustadas y asentadas, aunque adolecían de pequeños defectos, de suyo imperceptibles. Algunos había, sin embargo, de mayor consideración. Entre ellos sobresalía el que la construcción acusaba poco recogimiento de la manga para arriba, con lo cual se hubiera evitado abrir tanto las bocas y la fealdad de emparedarle. También parecía que se hubiera mejorado el perfil de la embarcación si a la manga que se juzgó suficiente por la cuenta y correspondencia de la quilla, se le hubiera añadido medio metro, porque todos los maestros de los astilleros de España habían advertido como indispensable esta adición para los navíos que hacían la carrera del Atlántico.

Con el respaldo que la experiencia adquirida por cada uno de ellos era notoria, se pronunciaron todos por la adquisición del *Jesús, María y José*, que podía ser por ventura la única nave de alto bordo que quedase para la escuadra, si la Capitana *Nuestra Señora de Guadalupe*, ya próxima a su irreparable fin, tuviese algún inesperado fracaso, ya que de suyo había sobrevivido diez años por encima del plazo usual en tales naves. Por otra parte,

el *San Lorenzo* se había comprado para patache, pero entonces ocupaba el honor de Almiranta, con evidente desproporción a su calidad y a su estado de visible deterioro. Añadían que antes de año y medio —esto es, lo más pronto a mediados de 1693— podía contarse en realidad con las tres naves que se estaban construyendo en Guayaquil y la más elemental prudencia aconsejaba no dejar desguarnecido el Perú por un plazo tan prolongado a la aparición de invasores. Finalmente, juzgaban estos peritos que un precio razonable para el navío oscilaría de 70,000 a 80,000 pesos, y aun en esta última cantidad no resultaría muy elevado, puesto que si se hubiese construido por cuenta del Estado, es seguro que hubiese resultado por mucho más. De todas formas, prevenían que si llegaba a perfeccionarse la operación, sería oportuno añadir al precio inicial el que resultaría de la adquisición de cuerdas y puntales, de que se veía necesitado para asegurar las cubiertas en el número y calibre de la artillería de que se disponía en el arsenal del virreinato.

No andaban descaminados estos expertos en sus cálculos relativos a lo que se tardaría efectivamente en terminar la construcción en Guayaquil de los tres bajeles, pues el retraso fue efectivo. El primero en salir de gradas fue el patache *La Santa Cruz*, que llegó al Callao a principios de 1693, que en su travesía inicial desde Guayaquil demostró ser marinero a satisfacción de los entendidos. La Capitana *El Sacramento* se botó por noviembre de 1692; la futura Almiranta todavía tuvo que aguardar hasta mediados del año siguiente. El Conde de la Monclova se lisonjaba de que con estas tres unidades, más el *Nuestra Señora de Guadalupe* y el bajel *Jesús, María y José* contaría la escuadra virreinal con cinco buques de guerra muy bien dispuestos para intervenir en cualquier evento, pues del porte de ellos no había contado jamás la flota virreinal, con la ventaja de que cuatro fuesen flamantes.

Hallándose por entonces el General don Antonio de Bea en la isla de La Puná, adonde había ido por orden del Virrey desde Paita, para hacerse cargo del bajel *El Sacramento*, el 21 de marzo de 1693 le sobrevino una enfermedad que en siete días le condujo al sepulcro. Siendo preciso nombrar en su lugar a persona de práctica y experiencia para desempeñar esas funciones, designó el Conde de la Monclova al General don José de Alzamora y Ursino, que como hemos visto anteriormente había sido ya durante largos años General de la armada, y aunque era ya de edad avanzada, conservaba su espíritu alerta y agilidad a más de su dilatada experiencia en la navegación por el Atlántico. El 6 de julio salió a navegar de Guayaquil con *El Sacramento*, y escoltado del *Jesús, María y José* hizo su entrada en el Callao el 25 de setiembre. De inmediato subió a bordo el Virrey, el cual aunque reconoce que no es entendido en el ramo, sí le era dable

apreciar que "es bajel de notable hermosura y perfección". De labios del propio General Alzamora recogió la impresión de que era de los mejores buques que habían salido de los astilleros guayaquileños.

Restaba por entregar, en octubre de 1693, la nave prevista para servir de Almiranta que se llamaría *La Purísima Concepción*. En razón del elevado número de obreros que se hallaban aplicados a su conclusión, era de imaginar que no tardaría en poder también dársele de alta.

Es interesante hacer notar que al hacerse cargo de la construcción de estos buques el gremio de los comerciantes de Lima, era para tener la seguridad de que el dinero que aportaban se iba a invertir en la finalidad específica para la que era entregado, pues tenían ya la experiencia de que al efectuar la contribución en dinero, el Fisco solía disponer de él en otras atenciones, frustrándose así el propósito de que el donativo que hacían los mercaderes era para proteger directamente el tráfico por el Pacífico, tan sujeto a las agresiones de los piratas.

Una vez que llegó al Callao la Almiranta, con sus 701 toneladas de desplazamiento, nombrada *La Purísima Concepción*, que largó el ancla en nuestro puerto el 8 de junio de 1694, después de un feliz viaje inaugural, la generosidad del Tribunal del Consulado de Lima se mostró en esta ocasión tan extremada, que a más de los tres buques a que se había comprometido, hizo el obsequio de un cuarto, la fragata *San Miguel*, que vino a sustituir al viejo velero *Santo Toribio*, que era un chinchorro incapaz de soportar artillería alguna y en avanzado estado de vejez. En total, al Consulado le costó equipar al virreinato de un conjunto de barcos nuevos de guerra por encima de los trescientos mil pesos, que hubiese sido aún mayor, de no mediar la buena administración, economía y esmero del gremio de comerciantes en el manejo de fondos.

En un despacho de 11 de agosto de 1696, expone el Conde de la Monclova, con relación al bajel *Nuestra Señora de Guadalupe*, que prestaba servicio de Capitana cerca de cuarenta años en aguas peruanas, seguía siendo utilizado, por no haberse considerado prudente desecharlo del todo, porque aunque sería costosísimo el volver a carenarlo en su totalidad para que estuviese en condiciones de hacerse a la mar, parecía también un desperdicio dismantelar dicha unidad. Entre estos dos extremos, mientras anclado en la rada no presentase conocido riesgo de irse a pique, serviría por lo menos para añadir respeto a la escuadra del Perú.

En el transcurso del tiempo, había recibido información el Virrey, emanada del General don José de Alzamora, con fecha 24 de agosto de 1694, que el galeón se hallaba ya en extremo estado de deterioro, haciendo agua con riesgo de anegarse totalmen-

te, y proponiendo que habiendo de ser muy costoso emprender una reparación de barco ya tan trabajado, lo más aconsejable era desguazarlo por cuenta del Estado. Consideró el Conde de la Monclova que mientras no fuese próximo el riesgo de irse a pique, el *Nuestra Señora de Guadalupe* podía seguir manteniéndose en la bahía del Callao, aun estando ya convencido de su inutilidad definitiva.

En 17 de setiembre de 1695 el mismo General Alzamora y Ursino volvió a formular una nueva consulta, en la cual ponía de manifiesto que habiendo examinado el estado de la nave con personas inteligentes en la materia, la opinión unánime fue la de que cada día que pasaba era mayor el peligro de irse a fondo en pleno puerto, y que al fin y al cabo tendría más cuenta al Erario público que para beneficio de éste se desguazara la unidad. Esta vez defirió a la propuesta el Virrey, y con él las autoridades superiores, acordándose sacar a pública subasta el casco del galeón, sin incluir la arboladura, velamen, anclas, motonería y demás pertrechos. Salieron al acto tres postores, y llevó la buena pro don Antonio Mari, en la cantidad de 15,200 pesos. Esta vez la Hacienda pública realizó una operación ventajosa, pues corrió el rumor público de que el adquirente no había podido rematar ni al precio de costo los restos de la nave en cuestión.

En 1696 tuvo también el Conde de la Monclova oportunidad de poner a prueba la escuadra virreinal. Por enero de dicho año recibió comunicaciones desde Guatemala, por las cuales llegó a su conocimiento que en Francia se estaban aprestando cuatro fragatas de a cuarenta cañones, dos urcas grandes cargadas de provisiones y un navío de fuego, con la intención de pasar al Océano Pacífico a cometer depredaciones en daño de los barcos mercantes que surcasen nuestras aguas.

Tan pronto se impuso el Conde de la Monclova de tal información, que le fue transmitida por Cédula de 17 de mayo de 1695, adoptó las prevenciones que con arreglo a las circunstancias pareció oportuno poner en práctica, cursando las órdenes del caso a las autoridades subalternas a lo largo de toda la costa, e inclusive el litoral chileno, a fin de que estuviesen sobre aviso y rechazaran toda infiltración de fuerzas francesas en aguas del Pacífico. También despachó un barco a las islas de Juan Fernández, con el objeto de que practicase un reconocimiento de las mismas. Efectuada esta misión, el navío regresó sin haber encontrado señal alguna de haber estado en esas islas extranjero alguno. Por su parte, el Virrey esperaba confiado la eventual invasión, pues teniendo a sus órdenes la Capitana *El Santísimo Sacramento*, la Almiranta *Nuestra Señora de la Concepción*, el galeón *Jesús, María y José* y los pataches *Santa Cruz* y *San Miguel*, unidades que en total disponían de cuarenticuatro bo-

cas de fuego de bronce, y con tripulación por un total de 1,238 hombres de mar y guerra, estimaba que bien podía hacer frente a los franceses, aun estando ya excluida y desmantelada la Capitana vieja *Nuestra Señora de Guadalupe*, según quedó ya explicado. En final de cuentas, las noticias resultaron infundadas y no hubo tal invasión de piratas franceses, pues la expedición de Gennes, formada por seis navíos, después de cruzar el Atlántico y de recalar en Río de Janeiro y Buenos Aires, se vio obligada a retroceder por el temor de los vientos y tempestades del Estrecho de Magallanes.

El desprendimiento del gremio de comerciantes de Lima, que ya se había puesto de relieve con la construcción de varios bajeles, en número superior al ofrecido primitivamente, fue reclamado por la Corona en despacho de 23 de setiembre de 1692, en que se instruyó al Conde de la Monclova para que iniciase las gestiones conducentes a que en lo sucesivo la misma corporación de mercaderes asumiera la dotación y manutención de las referidas naves, de suerte que se emplease en la defensa del Mar del Sur el fruto de sus actividades económicas. Se le impartían al Virrey instrucciones para que negociara la fórmula en cuya virtud el Consulado no sólo asegurase una renta competente para el sustento de las unidades que hubiese construido, sino que destinara una parte de esa renta para reponer las unidades que con el transcurso del tiempo se fueren dando de baja, de suerte que en todo tiempo hubiese el mismo número de ellas, en perfectas condiciones y listas para entrar en acción.

En tal conformidad, el Conde de la Monclova se puso al habla con las autoridades rectoras del gremio de los comerciantes, las cuales, previa consulta con una Junta general convocada al efecto, respondieron que la situación económica por la que atravesaba la mayoría de los dedicados al intercambio con Panamá, no permitía un recargo en las erogaciones, y que en consecuencia, solicitaban que se les relevara de tan gravosa contribución, mayormente teniendo en cuenta que de suyo el Consulado había construido con sus propios fondos, cinco buques de guerra. En un Memorial de la mencionada corporación, suscrito por don Agustín de Caicuegui y Salinas, don Manuel Fernández Dávila y don Cristóbal Calderón Santibáñez, de fecha 24 de julio de 1694, se expone con lujo de detalles la importante contribución de los comerciantes limeños a las fuerzas navales del virreinato. El Conde de la Monclova, en nombre del Monarca, en una comunicación oficial expresó el reconocimiento de la Corona por este gesto de desprendimiento⁷⁷.

*LA ESCUADRA PERUANA DURANTE
EL INTERINATO DE LA AUDIENCIA (1705 — 1707)*

No contamos con una información del estado en que dejara, a su muerte, el Conde de la Monclova la armada virreinal. Disponemos de un testimonio, consistente en la memoria informativa presentada por los Oidores al Marqués de Casteldosrius, relativa al período de gobierno en que éstos desempeñaron el supremo mando del Virreinato. Con arreglo a tal documento, el estado de las unidades de la escuadra reclamaba una pronta reparación, según lo acusaba la gran cantidad de agua que hacían y lo maltratados que en general se hallaban los navios. La Audiencia ordenó que el Almirante, el Capitán de la Maestranza, el Piloto Mayor, los Maestros Mayores de carpintería y calafatería, más otros funcionarios y personas inteligentes en la materia, efectuasen una inspección y dieran razón del estado general de las embarcaciones, reparaciones indispensables y costo aproximado de las mismas. Practicado dicho reconocimiento, se decidió carenar totalmente la Capitana y la Almiranta; en cuanto al galeón *Jesús, María y José* se comprobó que no admitía restauración de ninguna especie: las maderas se hallaban completamente podridas, y como estaba construido con madera de cedro, que no era fácil conseguir en el Perú, sería necesario traerla desde el puerto del Realejo (Nicaragua), y por tanto resultaría el costo de las reparaciones superior al de un navío construido de nuevo, sin que al fin y a la postre tal operación dejase de ser una compostura que ofrecía poca seguridad.

Ante esta perspectiva, se optó por encargar la construcción de un barco completamente nuevo, que subrogara al que nos ocupa. También se acordó construir un nuevo batel para la Almiranta. Se confió la tarea al Gobernador de Guayaquil don Juan Bautista de Mendive, que ya había acreditado sus aptitudes con la expresada reparación de la Capitana y la Almiranta, así como la de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, que servía de patache. En total se invirtieron 52,490 pesos, más algunos géneros que se suministraron por los almacenes fiscales⁷⁸.

*LAS FUERZAS NAVALES BAJO EL GOBIERNO
DE DON DIEGO LADRON DE GUEVARA*

Al asumir el mando Ladrón de Guevara en 1710 (agosto) comenzó por introducir amplias economías en la administración. Como uno de los renglones donde los gastos eran más crecidos era el del sostenimiento de la escuadra, estimándose —desde luego con criterio falaz— que habiendo desaparecido los piratas que de un modo crónico infestaban nuestras aguas, resulta-

ba superfluo el mantener una flota en condiciones de salir a combatir, resolvióse desguazarla y dismantelar sus principales unidades, aparte de licenciar las respectivas tripulaciones. Argüía Ladrón de Guevara que los gastos que había demandado equipar las fuerzas navales ascendían a 146,656 pesos, habiéndose echado mano inclusive de rentas ajenas a esta aplicación, como eran los ramos de los Santos Lugares de Jerusalén y Redención de Cautivos, piadosos fondos que tuvieron que ceder 100,000 y 48,000 pesos respectivamente.

El resultado inmediato e inevitable fue que la armada, condenada a la inactividad, no estuviese en condiciones de darse a la mar tan pronto se difundiera la noticia de aproximarse el enemigo, ni tampoco podría disponerse de dotaciones adiestradas que pudieran medirse con las veteranas y aguerridas que solían integrar las de las naves adversarias.

La decisión de desarmar la flota respondía a diversos razonamientos: fuera de ser muy costoso su sostenimiento, era inevitable el desgaste. Se juzgó por más conveniente utilizar para combatir a los corsarios a las naves francesas que a la sazón surcaban nuestras aguas. Al hacerlo así se alcanzaban tres ventajas notorias: atajar en buena parte el contrabando; proporcionar al Erario algún ingreso con la cobranza de derechos moderados por la importación de las mercaderías que expendían los barcos franceses, extraídas de sus bodegas, y por último, aprovecharlos para la custodia de los puertos, a bajo costo⁷⁹.

LA ESCUADRA EN EL PERIODO DEL MARQUES DE CASTELFUERTE (1724-1734)

El Marqués de Castelfuerte era de opinión que la armada vi-reinal debía de constar de tres o cuatro buques de guerra, y no más, por ser suficientes para atender las necesidades ordinarias y estar expuestos de suyo al deterioro que causaba la *broma*, por la casi total inacción en que los barcos se hallaban de ordinario.

En 1730 mandó carenar en Guayaquil la nave de guerra *El Brillante*, que tras de realizar un viaje a Panamá conduciendo un cargamento de cacao por cuenta del Estado, se halló al colocarse en el dique seco en Guayaquil que el maderamen se encontraba tan corrompido, que la reparación vendría a importar casi tanto como la construcción de un buque de nueva planta. Ante este hecho, el Virrey decidió ordenar en efecto la construcción de una embarcación de las mismas características que *El Brillante* e igual armamento. Este se denominó el *San Fermín* (en recuerdo del Santo patrono de su patria, Pamplona), que vino a costar 28,749 pesos 4 y 1/2 reales, gastados en jornales de aserradores, carpinteros, calafates, pintores y material de care-

na y herrería; el desguace de *El Brillante*, manutención y alojamiento de su tripulación, y el valor de las maderas, arboladura y su conducción a La Puná, importó 52,401 pesos 3 y 1/2 reales. En total, el desembolso para el Erario fue del orden de 81,151 pesos.

Aunque al principio de su gobierno halló otra unidad, *La Peregrina*, después de un detenido reconocimiento sobre su aptitud para hacer frente a naves de guerra, en razón de su escaso andar, el Intendente de Marina don Juan de Oguiño dictaminó que su reparación ascendería a 53,252 pesos 6 reales, aunque tanto el mismo Oguiño como el General de la Armada de la Mar del Sur, don Blas de Lezo, reconocían que ni aun mejorada con tal reparación estaría en condiciones de perseguir buques extranjeros, por lo que ambos fueron de parecer que lo más acertado sería deshacerse de dicha nave. Sin embargo, el mismo defecto que hacía proceder a su enajenación, inhibía a los presuntos compradores de interesarse por tal embarcación. En vista de esta abstención de postores, no quedó otro recurso que proceder a desguazar el navío. La operación realizada por los carpinteros de ribera significó un gasto de 5,000 pesos, y apenas logró obtenerse un reembolso, resultado de la venta de las maderas que se hallaban todavía en buen estado⁸⁰.

Cuando el Marqués de Castelfuerte se hizo cargo del gobierno, halló también que el gremio de los comerciantes de Lima había ordenado la construcción de dos buques, por cuenta de sumas que aquéllos adeudaban al Fisco. Estas unidades resultaron de excepcionales cualidades marineras.

El Marqués de Castelfuerte concluyó la tarea iniciada en época de su predecesor, Morcillo y Rubio de Auñón, del embono de la Capitana y de la Almiranta, cortándolas por la mura o tercio que corresponde a la fogonadura del trinquete, para alargar sus quillas y mejorar las proporciones a la vela y al gobierno, con aumento de la fuerza y de los delgados. También se construyó y se hizo de nueva planta en los astilleros de Guayaquil el navío de línea *San Fermin*, primera quilla que se vio en el Pacífico construida en disposición regular con arreglo a las medidas y proporciones en la simetría moderna, y con superior ventaja a los otros buques de guerra en ligereza y en fuerza, como se experimentó con los diferentes viajes que realizó. Frente al gálibo de los antecesores, el *San Fermin* era más estilizado, pues medía 29 m. de quilla y 9 de manga⁸¹.

El Virrey, con la actividad y la decisión que le distinguían, no bien tomó posesión del cargo de supremo mandatario, se aplicó a poner fin al comercio ilícito. Para ello promulgó nada menos que seis bandos en 1724. En uno de ellos, fechado el 16 de junio, conminaba con la pena capital y confiscación de bienes a los infractores de las leyes dictadas para la represión del contrabando.



El Virrey Don José de Armendáriz, Marqués de
Castelfuerte (Museo Nacional de Historia).

Uniendo la acción a la palabra, mandó acelerar las labores de carenar en Guayaquil a la Capitana y a la Almiranta. Mientras tanto, en lugar de los ingleses y los franceses vinieron a ocupar el triste papel de piratas tres naves holandesas en 1725, que se hicieron presentes en nuestras costas. Al tener noticia el Marqués de Castelfuerte de haberse aproximado al Perú dichas naves, instó al gremio de los comerciantes a equipar un buque que hiciera frente a los invasores. Para dar forma a este deseo del Virrey se constituyó una compañía privada de corso, en la cual entraron como principales armadores importantes capitalistas de Lima: don Angel Calderón y Cevallos y don José de Tagle y Bracho, primer Marqués de Torre Tagle. Según documento de 4 de marzo de 1725 el navío *Nuestra Señora del Carmen* se artillaría con bocas de fuego facilitadas por el Estado; las presas quedarían para beneficio de la Compañía, deducido el quinto real, y las embarcaciones capturadas pasarían al dominio de la Corona. Esta fórmula, puesta ya en práctica en la época del Virrey Duque de la Palata, cuando en 1687 se formó la sociedad *Nuestra Señora de Guía*, merece la aprobación de un tratadista en cuestiones jurídicas de la Marina como Abreu y Bertodano⁶². El mando efectivo de la nave perteneciente a la Compañía que nos ocupa lo asumió don Santiago de Salavarría.

El *Nuestra Señora del Carmen* zarpó del Callao el 12 de marzo de 1725, en persecución del velero francés *La Providence*, pero frente a las costas de Chile avistó al más poderoso de los bajeles holandeses que merodeaban en nuestras aguas, llamado el *San Francisco*. Con arreglo a las instrucciones impartidas por el Virrey, no debían hacer uso de las bocas de fuego de grueso calibre para obligar a la rendición al enemigo, antes bien de preferencia intentar el abordaje mediante arpeos, ya que estaba descontado que en manejo de la artillería los extranjeros aventajaban a nuestros marinos. Tuvo la nave holandesa la fortuna de lograr escabullirse y huir hacia el Sur, pero en Coquimbo otra de las embarcaciones, el *San Luis*, cayó en poder de Salavarría, al valerse éste de la estratagema de enarbolar pabellón francés, con lo cual los holandeses le permitieron ingenuamente acercarse hasta que ya era tarde para descubrir la artimaña. El cargamento de dicho buque se vendió en Lima con gran utilidad del Erario. Finalmente, el tercero de los barcos holandeses, el *Flis-singuen*, que hacía mucha agua y no halló en los puertos de nuestro litoral socorro alguno, no tuvo otra alternativa que encallar en la costa de Nazca, donde se apresó a toda su tripulación. El *Nuestra Señora del Carmen* volvió a largar ancla en el Callao el 28 de junio del mismo año. Hay un diario de estas operaciones de corso, que fueron seguidas de una segunda expedición, integrada por dos navíos y una dotación de seiscientos hombres, que se dieron a la vela el 31 de julio⁶³.

La verdad es que de ordinario los barcos de los piratas se amparaban bajo bandera francesa, tanto para obtener de este modo las provisiones de que habían menester, como para poder vender los géneros que conducían en sus bodegas. No les valió, sin embargo, a los holandeses que nos ocupan, tal subterfugio, porque las poblaciones de nuestro litoral rehusaron por modo sistemático proporcionarles ayuda de ninguna especie.

Años después, siempre bajo el gobierno del Marqués de Castelfuerte, en 1734, entró en el Pacífico la fragata holandesa *Santo Domingo*, de treinta cañones y un centenar de tripulantes, a cargo de Cornelio Andrés. Este, como en casos precedentes, se presentó en Arica enarbolando pabellón francés y como procedente de Saint-Maló, y con rumbo a la China. Venía muy cargado de mercaderías para negociarlas con el pretexto de arribada forzosa. Las severas órdenes libradas por el Virrey hicieron frustrar los intentos de los holandeses, y mucho más con el apremio hecho al Corregidor para que les cerrase la entrada al fondeadero. Pensó también el Marqués de Castelfuerte enviar una nave para dar el alcance a los invasores, y según ya estaba establecido, propuso al gremio de mercaderes proporcionar el *San Fermín* como el más velero y robusto. Los armadores aceptaron la propuesta, con la condición de que el barco holandés y su cargamento fuese para ellos, exigencia que el Virrey rechazó de plano. Mientras tanto, el *Santo Domingo* bajó a Coquimbo y luego enrumbó nuevamente hacia el Norte; en Guayaquil desertaron algunos tripulantes holandeses y de aquí continuó su derrota a Tumaco, Panamá y de allí a las Molucas⁸⁴.

LA MARINA PERUANA EN LA EPOCA DEL VIRREY MARQUES DE VILLAGARCIA

Aunque no se refieran precisamente a los años exactos en que el Virrey Marqués de Villagarcía ejerció el gobierno del Virreinato, pues se extienden a años en algo posteriores, de todas maneras las informaciones que sobre el particular nos suministran Juan y Ulloa en sus *Noticias Secretas de América* revisten el máximo interés, y sus datos nos servirán para tejer el presente apartado.

En el capítulo III de la primera parte de la expresada obra, dicen los dos autores mencionados que en el Pacífico había existido siempre un cuerpo de armada, nombre que se le daba aquí, aunque más propiamente debería llamársele simplemente de guardacostas, en razón del reducido número de unidades que la componían. Como estas embarcaciones residían continuamente en nuestras costas, era necesario que hubiese un puerto que sirviese a modo de base de operaciones y de arsenal, en donde pu-

diesen desarmar para invernarse, o bien armarse cuando lo pidiera la ocasión, y como la flota pertenecía al Virreinato del Perú, y dependía de su Virrey, era explicable que habiendo un puerto tan cómodo como el del Callao, inmediato al lugar de residencia del Virrey, fuese éste el destinado para la armada, y consiguientemente para que allí estuviesen los arsenales. En esta forma estuvo dispuesto desde los primeros tiempos, hasta que con el terremoto de 1746 quedó todo asolado y borrados los rastros de lo que en la plaza había habido.

Los arsenales estaban dentro de la plaza del Callao, y consistían en unos almacenes de sobrada capacidad para el reducido número de navíos de guerra que de ordinario surcaban nuestras aguas. Se recogían en ellos los pertrechos al tiempo de desarmar, y se les volvían a suministrar los necesarios para su apresto, cuando se disponían a iniciar una campaña, dándoseles asimismo todos los víveres que debían conducir. Por estos almacenes corría toda la distribución de lo correspondiente a la flota virreinal, para cuya administración y dirección existía un cuerpo de funcionarios. Eran éstos un Veedor General, un Proveedor General, un Pagador General, un Tenedor de Bastimentos y un Contador Mayor. Además de estos cinco oficiales, había otros tantos que eran sus tenientes, o segundas personas, y así los principales no tenían cuidado ni preocupación, por cuanto los descargaban en sus tenientes, que era lo usual.

Durante mucho tiempo, estos puestos se compraban al mejor postor, como sucedía con otros similares en la administración pública de entonces. Por medio de sumas considerables se entregaban estos empleos a los sujetos que postulaban, por un tiempo determinado, con la facultad de poder nombrar un teniente para que asistiese al arsenal en caso de ausencia del titular, pagando el Erario público los sueldos de ambos.

La tarea del Veedor, como lo daba a entender su mismo título, era intervenir en todo lo que entra y sale de los almacenes, para lo cual tenía una llave; saber lo que se distribuía y llevar una cuenta individual de todo, de modo que en realidad venía a ser el funcionario principal del arsenal, porque además de la intervención superior, era el primero en recibir las órdenes del Virrey, y en su consecuencia tomaba la razón de las mismas, y mandaba cumplirlas, con cuya circunstancia se recibía y salía de los almacenes lo que se ordenaba.

Del cargo del Proveedor General era comprar todos los efectos que eran necesarios para los navíos, hacer los contratos con las dotaciones y tenerlo todo pronto para cuando fuese menester. Las órdenes que expedía el Virrey, después de visadas por el Veedor, y tomada la razón por él, y en la Contaduría del Sueldo (que así llamaban entonces a la de la Marina), pasaban al Proveedor, que era el que las ponía en vigor, teniendo para esto

la segunda llave de los almacenes, debiéndose poner en ellos todo lo que se compraba para el servicio del Fisco, y lo que se retiraba de ellos cuando se desarmaban.

A los dos antecedentes seguían en el escalafón el Pagador General, el cual, por los libramientos que expedía el Proveedor con intervención del Veedor, pagaba a los proveedores. El Pagador recibía de las Cajas Reales las cantidades que libraba el Virrey, después que se había tomado razón de ellas por el Veedor y por el Contador Mayor, para distribuirlas después.

El Tenedor de Bastimentos y Utensilios tomaba razón de todo lo que entraba y salía de los almacenes, de los cuales tenía la tercera llave, porque una vez que se hacía cargo de ellos, era el responsable en caso de falta.

En la época en que nos encontramos, el Contador Mayor había asumido la ocupación de llevar la razón de todos los despachos y órdenes que expedían los virreyes, y de archivarlos para la ocasión necesaria, y para que constase siempre todo lo que era de la responsabilidad del mismo. Este Contador tenía a sus órdenes un Oficial Mayor en quien descargaba el peso de su ocupación, y asistía al despacho de las oficinas. Los sueldos eran muy crecidos, y en proporción los de sus tenientes.

Además de los funcionarios expresados, había un Fiel Balanzario, cuya misión era asistir al peso y medida de todo lo que entraba y salía de los almacenes; dos ayudantes para las diligencias del servicio fiscal que surgieren en el arsenal, y otros empleos de menor consideración.

Como queda dicho, los que obtenían los tres puestos principales de Veedor, Proveedor y Pagador General descargaban toda su tarea sobre los tenientes que nombraban, los cuales eran los que efectivamente entendían en todo lo vinculado con el arsenal, pues estos subalternos recibían los pertrechos de los navíos cuando se desarmaban, adquirían accesorios y víveres cuando se necesitaban para aprestar los veleros que iban a levar anclas, y hacían la entrega de estos artículos, disponiéndolo todo con entera libertad. Del mismo modo, cuando los navíos estaban en carena, también atendían a este cuidado.

Juan y Ulloa aseveran que era cosa común en el arsenal del Callao que al cabo de seis meses desapareciese lo que se hubiese sacado de un navío que hubiese entrado en gradas para desarmarse, aun habiéndose depositado en los almacenes, particularmente si eran artículos nuevos, como jarcias, lonas y otros utensilios, siendo preciso para volver a armar dichos veleros reponer todo, comprándolo de nuevo por cuenta del Fisco. Lo mismo ocurría con los víveres y unos y otros se expendían subrepticamente entre los dueños particulares de barcos, de modo que la mayor parte de este tráfico ilícito redundaba en beneficio exclusivo de los funcionarios encargados precisamente

de la custodia del material ingresado en el arsenal. Las ventas se hacían, aunque subrepticamente, con tanta publicidad, que era testigo de ellas toda la población residente en el Callao. Lo mismo ocurría con los armamentos, porque tanto en la compra como en la distribución de jornales, se cometían iguales defraudaciones, de modo que las piezas de artillería venían a costar crecida cantidad, y todo esto se hacía tan mal, que cuando salían del puerto los navíos empezaban a notar la falta de lo que debía estar en orden.

Según denuncian los dos autores cuyo testimonio seguimos, el fraude en los armamentos se cometía de dos modos: uno en la cantidad y otro en la calidad de los artículos. En la cantidad, aumentando el número de unidades que efectivamente se habían adquirido, y esto era ya una costumbre en lo tocante a víveres, utensilios y jornales. En la calidad, comprándose lo peor que se encontraba, y poniéndolo después al precio que tenía el similar de la mejor calidad. Si eran víveres lo que se adquiría, causaban serios estragos en la alimentación de las tripulaciones, que se veían obligadas a consumir vituallas de ínfimo valor nutritivo; si eran pertrechos para la carena o para viaje, recaía todo en perjuicio de la seguridad de la navegación, aparte del costo, pues las lonas defectuosas y las jarcias de mala calidad, no resistían un servicio prolongado y en la ocasión de emergencia acusaban su inferioridad. La falta de alquitrán perdía las jarcias y las que debían servir dos o tres campañas, no aguantaban ni una completa; la falta de repuestos, suponiéndose suministrados los regulares, sin ser así en la realidad, precisaba a que se comprasen precipitadamente en otros puertos, y a mayores precios.

Con motivo de haberseles ofrecido la ocasión de mandar navíos en nuestros mares a Juan y Ulloa, pudieron conocer muy bien el punto adonde alcanzaba el fraude que se cometía en los arsenales. En dos renglones —vino y aceite— se descubrió que faltaba algo más de la tercera parte, aunque menos de la mitad de la cantidad estipulada, de suerte que lo que entregaban al maestro por una arroba era sólo poco más de media, y esto lo practicaban aun con pleno conocimiento de que no se les disimularía nada, porque desde el principio se les había advertido que todo había de ir en justicia, pero pareciéndoles a los proveedores que por estar los artículos en botijas cerradas, sería más fácil cometer la irregularidad. Recelando los dos marinos españoles la comisión de un engaño, ordenaron abrirlas en presencia de ellos mismos, pudiendo comprobarse la falta de cumplimiento del compromiso.

Existían además otros procedimientos para cometer tales fraudes. Si era en carena de embarcaciones, aumentaban el número de oficiales que trabajaban, tanto de carpintería como de cala-

LA ESCUADRA VIRREINAL

fateria, y por este procedimiento quedaba a beneficio de cada uno de los sujetos que tenían a su cargo los arsenales el importe de cuatro o seis jornales, los cuales siendo entonces crecidos y estables, por haber siempre naves de guerra que armar, ascendían a sumas de gran consideración. Estas sumas, que eran las que ellos consideraban como seguras y fijas, recibían incremento con las contingentes o casuales, como brea, alquitrán, estopa, hierro y madera que se compraba para el servicio de la embarcación que estaba carenándose, en cuyos efectos la diferencia de precio y la alteración de la cantidad les dejaba una segunda y no pequeña utilidad.

Añaden que todo este fraude se reduplicaba después al tiempo de pertrechar y aprovisionar los navíos para salir a campaña, porque después de tener a bordo todo lo que se había juzgado indispensable para hacerse a la mar, y estando la nave lista para zarpar, hacían firmar un recibo en blanco al maestre, en el cual luego se llenaban toda suerte de añadidos, siendo así que nadie tomaba cuenta con formalidad a aquél, y en general se daba de lo que le parecía, a cuyo fin concurrían los mismos comprometidos del arsenal, y en esta forma, obrando todos coludidos, quedaban todos bien, porque el uno daba por consumido lo que nunca había entrado a bordo del barco, y el otro lo certificaba sin empacho ninguno, y de este modo se defraudaba en gran suma al Fisco.

Este desorden, que parecía excesivo, y más siendo en un arsenal que estaba tan a la vista del Virrey, no causaba ya la menor novedad, porque siendo el hecho tan repetido, se había hecho una práctica inveterada. Lo más notable, en opinión de los autores de las *Noticias Secretas de América* era que se desapareciesen los artículos ya ingresados en los almacenes, especialmente aquellos que tenían cierto aguante y no eran susceptibles de corrupción, como las lonas, jarcias, alquitrán y otros utensilios de esta calidad.

Era suposición de los dos marinos españoles que todo este desorden nacía en la mayor parte de que los propietarios de los cargos del arsenal no los desempeñasen por sí, pues no podían imaginar que personas que gozaban de sueldos tan crecidos como los correspondientes a las plazas de Veedor, Proveedor, Pagador y Contador abusasen de la confianza depositada en ellos, en lugar de velar por la mejor distribución de los intereses públicos puestos bajo su cuidado. Esta regla no era aplicable a los tenientes, que por gozar sólo de sueldos bajos, y hallándose absolutos en un manejo de intereses en donde había tantos caminos abiertos para poder apropiarse parte de ellos, no se detenían en aprovechar de las ocasiones y faltar al cumplimiento de sus obligaciones.

El resultado final de esta situación tan irregular era que el Estado se veía obligado a efectuar unos crecidos desembolsos, verdaderamente increíbles, cada vez que se ofrecía carenar alguno de los navíos de la flota virreinal, así como que el armamento fuese tan costoso que parecía fuera de lo común, porque además del intrínseco valor de cada cosa, había que añadir la baja calidad y el casi nulo servicio que prestaba.

Siempre que se ofrecía disponer armamento en el Pacífico de uno o dos navíos, se embarcaba en ellos un teniente del Veedor General y otro del Proveedor, en cuyos empleos nombraban los propietarios aquellos sujetos que eran de su agrado, nombramientos que eran confirmados por el Virrey, y desde que se cumplía esta diligencia hasta que se terminaba la campaña, gozaban mensualmente de un sueldo de cien pesos, lo cual cesaba en cuanto los barcos regresaban a su base en el Callao.

Además de estos empleos había el de Escribano Mayor de la Mar del Sur, que se beneficiaba como los demás, y estaba vinculado en la descendencia de la familia Presa. Este funcionario tenía facultad para nombrar escribano en todos los navíos que navegaban por aguas del Pacífico, fuesen de guerra o mercantes, siendo este privilegio extensivo también a los barcos que venían de Europa, aunque tuviesen ya escribano de Marina, o nombrado por el Consulado, porque su privilegio se hacía incluir también a los navíos de guerra que venían de España, confirmándolos dicho Escribano Mayor en sus funciones, sin cuyo requisito carecía de validez cuanto documento autenticasen éstos. Esta facultad, a juicio de Juan y Ulloa, era "excesiva y dura", era extraño que un particular tuviese tanta acción para quitar y poner en los navíos de guerra a los escribanos de su propia autoridad, y que una persona particular fuese la cabeza de todos, interviniendo en todo lo que se embarcaba y desembarcaba de los navíos de guerra, de pertrechos, municiones, y víveres, sin más derecho que el de investir dicho cargo, porque en el nombramiento que les había extendido el Rey se les imponía la obligación de darle parte de todo lo que entrare y saliere en el navío, mientras estuvieren en uso de sus atribuciones, el tiempo que se extendiese la campaña o viaje.

Otro tanto ocurría con los escribanos de los navíos de guerra, y con los de registro que zarpaban para España, sin que alguno se exceptuase, aunque fuesen grandes los privilegios que el gremio de comerciantes les hubiese dispensado en su nombramiento porque las atribuciones del Escribano Mayor de la Mar del Sur eran muy extensas, y los privilegios inmemoriales no podían ser derogados. Los virreyes, que a juicio de los dos autores de las *Noticias Secretas de América*, debían mediar para cercenar estas atribuciones, dispensaban su consentimiento a favor de la extensión de las atribuciones, sin percatarse de los perjuicios

que traía consigo este abuso, ni informaban a la metrópoli de lo conveniente para que se adoptase nuevas medidas restrictivas, dejando correr el abuso en el mismo pie en que lo hallaban al asumir el gobierno.

El cargo de Escribano Mayor de la Mar del Sur por precisión arrojaba algunas utilidades, siendo muy considerables las ganancias que le correspondían, pues además de los derechos asignados por el arancel tenían a su arbitrio los nombramientos de los escribanos particulares de los navíos, los cuales debían satisfacer un tanto por el nombramiento, y esta era la razón que explicaba que no quería consentir en ceder un ápice de su autoridad en todo género de embarcaciones. Siendo, pues, el nombramiento de los escribanos de los navíos en la conformidad dicha, y haciendo desembolso porque se les confiriese el empleo, claro era que tanto en los navíos de guerra como en los mercantes escrupulizaban poco en concurrir a los fraudes que ocurrieran, y coludidos de este modo el Veedor, el Proveedor, el Escribano y el Maestre de los buques de guerra, disponían las cosas de suerte que se utilizaban en todo lo que les parecía, sin que después pudiera deducirse cargo alguno contra ellos, porque todos estaban comprometidos en el fraude, y eran al mismo tiempo los jueces de los mismos desórdenes.

En la época del Virrey Marqués de Villagarcía, las fuerzas marítimas consistían en dos navíos construidos bajo el gobierno del Conde de la Monclova, a finales del siglo XVII, llamados *La Concepción* y *El Sacramento*, porque aunque como se recordará se construyeron tres, uno ya había naufragado. Su construcción era tan irregular en todo como la de los buques mercantes, pues siendo la longitud de sus quillas 27.72 metros (que componían 48 codos), tenían de manga 10.50 metros (que hacían 18 codos, con poca diferencia) Estas unidades, aunque de tan poca longitud, que casi venía a ser como la de una fragata de cuarenta cañones, habían sido construidas para dos baterías y media en los astilleros de Guayaquil, pero de hecho nunca se pudo hacer uso de la baja, por hallarse siempre anegada. El Teniente General de la Armada, don Blas de Lezo, cuando estuvo en el Pacífico, dispuso arrasar dichos navíos quitándoles una de las baterías, en cuya obra se gastaron sumas muy considerables, que excedieron al costo de todo el navío completo, quedando sin embargo siempre imperfectos y malos, porque nunca se pudo salvar el defecto inicial de su construcción, y así sólo alcanzaban a montar treinta cañones de a 12 y 6 libras. La falta de recogimientos y la desproporción de la manga los quebrantaba mucho, aun siendo la artillería tan regular.

Además de los dos buques expresados el Marqués de Castelfuerte, como acaba de indicarse, había hecho construir otro, el *San Fermín*, el cual quedó varado con el terremoto ocurrido

años después, en 1746. Tenía 28.56 metros de quilla, con 9.66 de manga, y aunque estas proporciones tenían mayor elegancia que las de sus compañeros, como los cortes del gálibo no eran buenos, en la realidad no aventajaba a éstos; la artillería que montaba era también de treinta cañones de a 6 libras de proyectil, porque aunque se construyó para dos baterías y la del alcázar, no fue posible que pudiese montar cañones en la andana baja, por haber quedado anegada.

A estos tres navíos estaban reducidas todas las fuerzas marítimas del Perú, hasta que se vino a sumar a ellas la fragata *Esperanza* en 1743, cuando ya estaba dado de baja el navío *El Sacramento*, porque había quedado al arrasarlo falto de madera y de la ligazón correspondiente, que le permitiera resistir el esfuerzo que hace la artillería en caso de mar gruesa, y tenía perdidos todos los maderos por la parte de afuera, de manera que estaba incapaz de recibir clavos y mantenerlos con firmeza, por cuya razón no era posible carenarlo con seguridad, ni salir a navegar armado en guerra, como se lo expusieron al Virrey Marqués de Villagarcía dos marinos tan expertos como Juan y Ulloa, después de haber practicado una inspección de la unidad, por orden particular que para el efecto les confirió el gobernante en 1741. De la misma opinión fue el Teniente General de la Armada don José Pizarro, y todo el Estado Mayor de la Marina, en cuya compañía volvieron a reconocerlo dos años después, para confirmar su veredicto.

Para suplir la falta de fuerzas navales, en las ocasiones que era necesario se alistaban por buques mercantes, de los de mayor calado que navegaban por nuestro litoral, disponiéndolos para el servicio de las campañas, supliéndose así la defeción del navío *El Sacramento*, y aun se incrementaban los efectivos, de suerte que montando cada uno el mismo número de cañones, aumentaba en la realidad el número de unidades de la Armada, y con este recurso hubo los suficientes para enviar a Panamá una flotilla, y para que se destacasen a las costas de Chile dos navíos a hacer frente a los planes de la escuadra enemiga del Vicealmirante Anson en 1742.

La verdad, sin embargo, es que estos esfuerzos y disposiciones nunca eran bastantes para proporcionar las fuerzas necesarias para poner las costas a cubierto de los ataques de los corsarios, porque toda la fuerza defensiva se reducía a treinta cañones, y aunque excediesen en número al adversario, bastaba que éste tuviese tres unidades regulares de alto bordo, con unos sesenta cañones, para deshacer toda resistencia que les pudiesen oponer las naves peruanas, haciéndose así dueños de estos mares.

Juan y Ulloa, percatados de esta desventaja, propusieron al Marqués de Villagarcía que lo más conveniente para la defensa de nuestro litoral, dentro del estado que presentaban las cosas

entonces, era mandar construir en Guayaquil dos navíos de a sesenta cañones, cuyo costo no excedería a su entender en mucho al de las carenas y aprestos que se solían hacer en los buques mercantes que se disponían en guerra para realizar las campañas, y de los cuales no se podía esperar suceso favorable después de tanto dispendio, y sí de los navíos de mayor porte, en los cuales resultaría ganancioso el Estado, quedando siempre para el servicio del mismo. Esta propuesta la escuchó el Virrey con evidente interés, e hizo que se le proporcionase un presupuesto del costo que tendría un velero de tales dimensiones, pero el tiempo transcurrió, y nada se hizo para subsanar esta deficiencia.

Añaden nuestros informantes que en la plaza del Callao había una armería, a cargo del capitán nombrado de la Sala de Armas, donde se recibía y entregaba todo lo perteneciente a municiones de guerra y armas de fuego, pero estaba tan mal surtida, que para armar cualquier navío era menester buscar escopetas viejas y pistolas de no menor antigüedad, y por lo que correspondía a las armas de corte, era menester mandarlas hacer, porque se carecía totalmente de éstas. Se acostumbraba hacer machetes de monte en lugar de sables; del mismo modo, se carecía de hachas pequeñas y otras herramientas, y aunque Juan y Ulloa proporcionaron modelos e instruyeron a los armeros acerca del mejor procedimiento para hacer armas, no pudieron conseguir que saliesen buenas ni atinaran a darles el temple requerido.

Las municiones de guerra adolecían del mismo desorden que en cuanto a los pertrechos queda indicado. Las armas se desaparecían al tiempo de desembarcarlas en tierra para su entrega, y con las balas ocurría otro tanto. Esto provenía de que todos los objetos que eran de hierro, acero o metal tenían un alto precio en el Perú, y lo mismo sucedía con las balas de artillería, por ser de cobre, asimismo muy codiciado, y aunque se les había mezclado con plomo para obtener un bronce que no fuese apropiado para muchos usos, no por esto dejaban de ser sustraídas cada vez que era posible tal fechoría⁸⁵.

Por lo que concierne al personal superior, rango de los comandantes y modo de prestar el servicio a bordo, los autores de la *Noticias Secretas de América* hacen ver que estando reducidas las fuerzas navales del Virreinato peruano a únicamente tres navíos, de los cuales sólo dos se hallaban en actividad, por mantenerse siempre desarmado el tercero, la plana mayor se reducía a un comandante, un almirante y un corto número de oficiales, en relación con lo cual estaba también el escaso contingente de tropa que guarnecía los navíos cuando salían a campaña.

El Oficial General era distinguido de los demás oficiales y conocido entonces por el nombre de General de la Mar del Sur, bastante distintivo, y con particularidad al haber en el Callao otro comandante de tierra. La graduación de ese general no estaba muy clara, ni positivamente determinada la que le debía corresponder, pues sólo cuando concurría a los consejos de guerra que se hacían en Lima con asistencia del Virrey, en los cuales se hallaba también presente el General de Tierra, precedía en la colocación el que de los dos llegaba primero, lo que indica que se consideraba igual el rango de uno y otro. Los Generales de las armas del Perú, o Gobernadores del Callao, por lo general tenían graduación de Mariscales de Campo mientras tuviesen mando en plaza, pero legítimamente no les correspondía dentro del escalafón del ejército otro que el de brigadier; por consecuencia, el General de la Mar del Sur debía corresponder al rango de Mariscal de Campo, y su sueldo era de 5.000 pesos al año, al que se añadía la gratificación de mesa cuando se hallaba en campaña.

Este cargo de General de la Mar del Sur, en la época del Marqués de Villagarcía, llevaba mucho tiempo sin cubrirse, y en su lugar hacía las veces un oficial graduado de Capitán de Navío, y dado a reconocer por Comandante de la Armada virreinal, pero no gozaba más sueldo que el que le correspondía a dicho grado.

El segundo puesto era el de Almirante de la Armada, y no habiendo en la flota virreinal más que dos unidades, los expresados oficiales venían a ser recíprocamente comandante y almirante uno de otro, y el carácter de los cargos no tenía ni otras naves ni otros oficiales de comando sobre quienes ejercerse. La graduación de este Almirante había sido siempre la de Capitán de Navío, y como tal gozaba de 150 pesos de sueldo al mes, los mismos que devengaba el que hacía oficio de General sin nombramiento en regla.

Los Capitanes de Navío disfrutaban en el Pacífico de gratificación para la mesa de una asignación de 250 pesos al mes, la misma que se otorgaba al General interino y al Almirante de la escuadra.

Los oficiales subalternos que se embarcaban en las unidades de guerra consistían sólo en dos clases, a saber: Tenientes de Navío y Alfereces de Navío; los primeros con 75 pesos de sueldo mensual, y los segundos, con 50.

Los sueldos de los Oficiales de Mar eran correspondientes a los de guerra, y los de marina y tropa en esta forma: el artillero de mar ganaba 25 pesos mensuales; el marinero, 18; el grumete 12, y el paje 6; los soldados rasos ganaban 15 pesos al mes.

Aunque a primera vista parezcan crecidos los sueldos de los oficiales y la gratificación de los capitanes, se ha de tener en

cuenta que la carestía en el Perú era muy considerable, pues los 150 pesos que devengaba un Capitán de Navío no bastaban para mantenerse con aquel mediano decoro que correspondía a su investidura cuando se hallaba en tierra, y a este respecto ocurría lo mismo con los restantes oficiales. Las gratificaciones de 250 pesos tampoco eran de mucha consideración, porque tanto lo necesario para el servicio de la mesa como las provisiones correspondientes a rancho eran muy caras en el Perú, y aunque a la verdad estos últimos no lo eran tanto en los puertos chilenos, en compensación eran todavía superiores en la costa de Panamá, por lo que compensaba la baratura de una zona con la carestía de las demás, y así de ningún modo bastaría la gratificación, si no hubieran tenido los capitanes el auxilio de las raciones, con las cuales podían soportarse los gastos, pues además de las que les correspondían por su grado, les cedían la suya todos los oficiales, y percibidas en dinero acrecentaban la cantidad y permitían que los capitanes pudiesen costear una mesa ciñéndose a un mediano escalón.

El número de Capitanes de Navío que había en el Callao estaba reducido a los dos que hacían de Comandante y Almirante; el de Tenientes de Navío a cuatro o cinco, y otros tantos Alfereces de Navío, los cuales eran suficientes para los dos navíos que se armaban por lo regular. Cuando era necesario incrementar la plantilla, hacía el Virrey nombramiento de oficiales que servían exclusivamente para una determinada campaña, y eran inmediatamente después licenciados. Este método se practicó con los perjuicios que se dejan entender, ya que nombrándose personas que no tenían ninguna inteligencia en los menesteres del servicio naval, no se distinguían los navíos de guerra de los mercantes, y en tal escala correspondían los sucesos de la campaña a la ignorancia de los oficiales advenedizos.

Como en los navíos de la escuadra se proveía de todo lo tocante a víveres y utensilios por cuenta del Fisco, no llevaban en su dotación más que un Maestre, que se hacía cargo de todo lo perteneciente a ambos ramos, así como del dinero y de cuanto se embarcase a bordo. Para disfrutar de ese empleo debían empozar una fianza, recayendo el nombramiento del Virrey a propuesta del Capitán.

Una de las prácticas antiguas que se seguían observando todavía a mediados del siglo XVIII, con el beneplácito de los marinos Juan y Ulloa, era la de proponer como capitanes al Virrey los sujetos que merecían su confianza para servir el cargo de oficiales de mar, escogiendo los condestables y artilleros de brigada para el servicio de la marina, así como las tripulaciones que cada uno juntaba, según las que necesitasen para sus respectivas embarcaciones. De este modo sabían la calidad de toda la gente que tenían a bordo, y la confianza que podían depo-

sitar en ese personal, siendo esta costumbre aplicada para los nombramientos de artilleros hasta pajes de escoba, que era gente voluntaria.

En cuanto al número y clase de los oficiales de mar y tripulación marinera, no había mucha diferencia en su método con el que se practicaba en España, procurándose equipar los navíos en la mejor forma que fuese posible.

Los artilleros se extraían de la guarnición del Callao, así como la tropa destinada al servicio de las unidades de guerra. En cada navío se embarcaba un destacamento de sesenta hombres, con un Capitán y un Alférez, y éstos no efectuaban servicio alguno a bordo, ni otra labor que cuidar de la infantería y comandarla, entendiéndose esto de tal modo, que los soldados obedecían solamente a sus oficiales, y no lo que disponían el Teniente o el Alférez de Navío que estaba de guardia, y le era forzoso al Capitán de Navío dar la orden de lo que éstos la mandasen cumplir. De este sistema fácilmente se deja entender que surgían con frecuencia discordias, y aun negar la superioridad del que mandaba la nave.

Después de haber tratado tan extensamente Juan y Ulloa del modo de tripular los navíos en nuestras aguas, tanto en lo que concierne a marinería como a infantería, añadieron algunas observaciones sobre la calidad de estas tripulaciones y su disciplina, con lo que se adquiriría una idea exacta de lo que era la escuadra virreinal.

La marinería, a estar a lo que dicen ambos autores, se componía de toda suerte de gentes, esto es, de blancos, mestizos, indios y aun negros. Había asimismo mulatos, de manera que las tripulaciones de los veleros solían ser un conjunto de castas de todas las razas. Es cierto que en tan abigarrado mosaico solía haber algunos marineros buenos, principalmente cuando eran españoles venidos de la Península, en donde al no poder mejorar de fortuna, resolvían trasladarse hasta nuestras costas. Entre los marineros criollos había muchos que, además de ser hábiles para cualquier faena, alcanzaban un considerable conocimiento de su papel y lograban mucha destreza. Dicen Ulloa y Juan que eran perezosos, y que cuando la ocasión reclamaba prontitud en la faena, no por eso abandonaban ellos su parsimonia, y como no hacían caso del castigo, ni cedían al estímulo o a la persuasión, unos por otros se dejaban estar, sin que ninguno adoptase iniciativa alguna, mucho menos cuando era de noche y con algún viento más fuerte de lo regular, por lo que era necesario disponer la maniobra antes del anochecer, para evitar en lo posible verse precisados a realizarla de noche, cuando no era prudente confiar de la lentitud y pereza de la marinería. Reconocen los dos autores que nos transmiten tan interesantes pormenores que este defecto era tanto más nota-

ble, cuanto que se trataba de gente resuelta y poco temerosa de peligros, por lo cual no podía decirse que esa conducta proviniese de temor o cobardía, sino de la costumbre tan arraigada en sus ánimos.

La infantería de marina era tan descuidada y omisa como la marinería, de suerte que parecía que confederada toda aquella gente a no obedecer, si bien no se oponían abiertamente a lo que se les mandaba, ningún castigo ni represión era suficiente para hacerlos puntuales en lo que les incumbía cumplir. La consecuencia era que ni aun los centinelas sirviesen su misión, pues aunque no faltaban en los navíos de guerra, era por pura formalidad, porque en la realidad ni guardaban las consignas que se les impartían ni tenían voluntad de cumplirlas. Consideraban Ulloa y Juan que este estado de cosas tenía su raíz en la falta de disciplina que se advertía en todo momento, y no era fácil implantarla cuando se hallaba envejecida por el descuido. Así, resultaba que sabiendo el soldado que todo el castigo que se imponía por dormirse estando de centinela era cuando más a ponerlo de plantón o darle otra pena equivalente, lo sufría con gran resignación, pero no por esto dejaba de volver a cometer el delito.

A juicio de los mismos autores tan arraigados defectos no podían corregirse si no se destacaran desde España individuos de tropa que sirviesen durante algún tiempo, para reemplazarlos periódicamente, porque de otra forma se corría el peligro de que se contagiaban de la indisciplina reinante en el Perú.

Con todo, en aras de la verdad Juan y Ulloa reconocen que aunque la tropa peruana demostrase tan acusada falta de disciplina, y aunque la marinería fuese por naturaleza floja y descuidada, no se podía decir que no fuesen buenos para una acción de guerra, porque aunque padecían de todos los defectos mencionados, la gente criolla estaba dotada de bastante coraje y temía la muerte tan poco, que se arrojaba al peligro sin reparo; de modo que no siendo buena para el servicio de los navíos navegando, podía serlo combatiendo, pues naciendo aquellos defectos de la falta de disciplina y del mal método de navegar que aprendían en los buques mercantes, y no escaseando la presencia de ánimo para arrojarse al peligro con intrepidez, se podía esperar de esta gente que en la ocasión de un combate rayasen a gran altura por su valentía y bríos.

Aunque en todos los puertos de mar que había en la costa abundaba la marinería, había algunos, como Colán, en donde sobresalía por su calidad. Los de Chiloé tenían asimismo buena disposición; después de éstos, venían los de Valparaíso y los del Callao; los de los restantes puertos no estaban tan acreditados. La infantería del Callao, que lo era también de marina, se componía por lo general de gente de Lima, toda ella de blancos.

Los oficiales de mar eran de diversas castas, como la marinería, y así no era extraño ver a bordo de un mismo velero un sargento marino criollo, un contraamaestre indio, un guardián mestizo, un carpintero mulato o un calafate negro.

La marinería abundaba mucho, porque tanto los indios vecinos de los puertos principales que arriba quedan indicados, como los de las pequeñas caletas, se empleaban todos en el ejercicio de la mar, y si se hubiera matriculado a todos, se hubiera alcanzado un número crecido, y si no estaban enrolados, era porque estaban repartidos, y en cuanto concluían un viaje, o terminaban las faenas pesqueras, se aplicaban a la agricultura, a la arriería o a otras ocupaciones, pero la verdad es que nunca sucedió que en el puerto del Callao faltase marinería para tripular los buques de guerra, al mismo tiempo que los mercantes tenían toda la que necesitaban, sin haber sido necesario embarcarlos por la fuerza a los unos ni a los otros. La causa de esto es que gozaban de jornales muy apreciables, pues antes de salir se les satisfacía por lo regular hasta seis pagas adelantadas. La campaña duraba alrededor de seis meses, y como los alcances eran pocos, se les abonaban acto seguido. Era costumbre establecida que en tanto se armaban o desarmaban los navíos, la marinería que se ocupaba en esto trabajaba por jornal que se les abonaba diariamente, y de otra forma no entraban en tratos.

A este respecto anotan Juan y Ulloa que así como les habían parecido moderados los sueldos de los oficiales de alta graduación, tanto de guerra como de algunos de mar, en cambio los de la marinería eran excesivos, de lo que resultaba que en el Pacífico no se podía mantener escuadra formal, y que en tiempo de guerra, cuando era imprescindible su existencia, era forzoso que el número de embarcaciones fuese reducido, para no consumir en el sustento del personal subalterno grandes sumas de dinero del Erario público. Los artilleros devengaban 24 pesos mensuales, y en esta proporción los demás inferiores, hasta los pajes de escoba, que recibían 6 pesos; era una retribución muy elevada para gente que además estaba mantenida con ración diaria y que no gastaba más vestimenta que un par de cámitas, otras dos chaquetas y otros tantos pares de pantalones, todo de bayeta de la más barata, sin usar medias ni zapatos, que jamás los utilizaban. De este modo, todo su vestuario, cuando salían a campaña, no montaba encima de unos 10 o 12 pesos. Los artilleros, por añadidura, recibían una bonificación de 144 pesos.

No se les escapa a los dos autores que las soldadas de la gente de mar no debían ser consideradas solamente en función de su subsistencia personal, sino también teniendo en cuenta el sustento de las familias que quedaban en tierra, pero no obstante

este hecho, de todos modos las soldadas eran a su juicio excesivas, y que con 12 pesos al mes que tuviese un artillero, tenía suficiente para mantenerse él y su mujer.

Ambos autores no creían fácil convencer a la marinería del Pacífico a aceptar una remuneración inferior, mientras no se prohibiese a los dueños de los buques mercantes el que les pagasen más de una determinada cantidad, inferior siempre a la que corresponde a una plaza de artillero, porque si no se imponía este régimen de fijación de los sueldos, no habría marinerero que quisiera ir a servir a bordo de los navíos de guerra por la mitad o menos de lo que pueden ganar en los de cabotaje, y privarse al mismo tiempo de la libertad de que gozaban los de estos últimos, para entrar en una sujeción que es propia de la disciplina de unidades navales de la marina de guerra.

Entre las antiguas costumbres que recogen los autores en las páginas de las *Noticias Secretas de América* figuraba la llamada de la taberna o más propiamente tienda o pulpería, que por tradición inmemorial estaba permitida no sólo a los contraмаestres o sargentos, sino también a los capitanes. Entre otras utilidades que redundaban en su beneficio por el mando de las embarcaciones, la de la pulpería era una de las más codiciadas. La pulpería, como su nombre lo indica, se reducía a una tienda, en donde se surtía de todo cuanto cabe imaginar en el ramo de comestibles, así como de aquellos géneros de consumo usual en la gente de mar. Sacaban crecida porción de pan tierno para vender en los primeros días de la navegación, botes de dulces y encurtidos, vinos, aguardientes y frutas secas; asimismo se encontraban en tales tiendas varios géneros de uso inmediato de los marineros, como paños, pañetes, bayetas de la tierra, tocuyo, cintas, hilo, agujas y otras menudencias de tal calidad. Tan pronto se hacía la primera paga en el puerto, comenzaban a hacer su agosto estas tiendas, y al fin de la campaña se refundía en ellas todo lo que el pagamento había importado, excepto las pequeñas cantidades que los marineros o soldados dejaban a sus cónyuges en tierra. El resultado era que al término de una campaña, la ganancia del dueño de una de estas tiendas ascendía al orden de los 3,000 o 4,000 pesos.

No cabía la menor duda de que siendo el Capitán del navío el dueño del negocio, prohibía la venta a cualquier competidor, a fin de que todas las ganancias revirtiesen en su exclusivo beneficio. De aquí es que cuando los contraмаestres llegaban a tener una pulpería, era con autorización del Capitán para hacerlo con tales y cuales géneros exclusivamente, o con el disimulo necesario para que el Capitán no lo sepa. En otras oportunidades, era el Capitán el que formaba compañía con el Contraмаestre, y se convenían a participar en las ganancias, y era ésta la forma preferida por los primeros, porque se eximía

de que los empleados que él utilizaba le robasen, y estaban a cubierto por los contra maestres, que eran los primeros interesados en que el negocio rindiera su máximo fruto.

Se escandalizan Juan y Ulloa de que los capitanes, en el colmo de su codicia, no se limitaran únicamente a tener abiertas estas tiendas a bordo de los navíos y excluyeran a terceros de tenerlas también, sino que prohibían que cuando la nave estuviera en puerto, la tripulación bajase a tierra a surtirse o que la gente de tierra acudiera a bordo a proveer de comestibles a los marineros. De esta suerte, las tripulaciones se veían constreñidas, aun estando al ancla en un puerto, a consumir los artículos de la pulpería de a bordo, con una usura muy considerable, al extremo de que las frutas, carne, pan y demás víveres, que en tierra valían como uno, expendidos a bordo se vendían por el cuádruplo de su valor. Cuando los navíos se hallaban en alta mar, los recargos aumentaban con tal desconsideración, que un panecillo, que en tierra valía medio real, pasaba a ser vendido en cuatro reales, y en la misma proporción ocurría con las frutas, carnes saladas y demás vituallas. Finalmente, no era lo de menos importancia que en las repetidas tiendas también se vendiesen dados y barajas, y había juego público, con el grave perjuicio de mantener encendida una luz en la noche en un lugar en donde era fácil que sobrevinieran reyertas y disputas.

Juan y Ulloa estimaban, pues, que a medida que mayor fuese la remuneración de la marinería, mayores serían las ventajas económicas de los dueños de tales tiendas, por lo que los capitanes y contra maestres eran los más afanados en que la retribución del personal subalterno fuese considerable, para que en igual medida pasara a engrosar sus negocios.

Ambos marinos, que no omiten ningún aspecto, por desfavorable que fuese para la fama de las personas aludidas en su obra, añaden que esta corruptela era parecida a la que estaba en práctica por los gobernadores de las plazas y otros jefes militares, que era parecida a la de los capitanes de navío, pues así como aquéllos hacían fraudes en la tropa sentando plazas imaginarias, éstos lo practicaban con las tripulaciones, vendiendo (para decirlo sin ambages) los cargos, porque antes de asignarlos se entraba en tratos con el marinero, para que éste satisficiera un tanto porque se le pusiera en la clase de artillero o porque se le nombrase oficial de mar, de lo cual se obtenían también sumas muy crecidas.

Esta corruptela de vender las plazas se usaba más en los viajes de la flota a Panamá que en las campañas en tiempo de guerra, porque las utilidades de los primeros resultaban más pingües, pero tanto en uno como en otro viaje se practicaba este desorden sin cautela ni reparo.

Tan viciosa costumbre tenía su raíz en el fuero de que disfrutaban los capitanes para designar por sí las tripulaciones, dando a cada uno la plaza que le venía en gana, proponiendo personas para oficiales de mar y haciendo sin intervención del Gobierno los roles de la tripulación.

Habiendo explicado todo lo anterior por lo que toca a la plana mayor, tripulaciones y modo de prestar servicio en campaña, concluyen los dos autores con informaciones acerca de las raciones de armada que se suministraban al Capitán, a los oficiales y a todas las clases de la tripulación que viajaba en aguas del Pacífico.

El Capitán de navío, de conformidad con antigua tradición, disfrutaba de ocho raciones diarias; cada oficial y cada persona de la tripulación, incluidos los pajes, disfrutaba de una.

Se suministraban los siguientes artículos: carne salada y fresca, bizcocho, tocino, arroz, menestras, aceite, vinagre, y en lugar del tocino y aceite se proporcionaba manteca. Además se daba vino en esta forma: al Capitán del navío, cinco botijas al mes, una a cada oficial militar de marina y a cada oficial de mar, que eran el piloto, el primer contra maestre, el primer condestable, el maestre del navío, el cirujano y el capellán. Pero como ni el primer carpintero, ni el calafate, ni los otros oficiales de mar disfrutaban de ración, se hacía indispensable que a bordo de los navíos hubiese una taberna, puesto que acostumbraba toda aquella gente de mar a tomar aguardiente, que aun los más discretos lo bebían; si no se permitiera en los buques libertad de expendirlo y poderse proveer de él como en tierra, lo tomarían de las dietas o del que los particulares llevaban para su consumo personal.

La provisión de carne salada para consumo de la Armada era de la que se traía de la Sierra o de Chile. Esta última era preferida a la primera, porque sin tener tanta sal era más gustosa y se conservaba por más largo tiempo que la nacional, además de hallarse siempre a precios equitativos.

El bizcocho que se hacía en Lima y en el Callao era con las harinas y trigo importados de Chile, y aunque era de buena calidad, tenía el defecto de ser de poca duración, porque lo hacían en costra, y con facilidad le entraba la polilla. lo cual no hubiera sucedido si lo fabricasen como galleta.

El tocino se acarrea de la Sierra en hojas bien curadas. De éste se proporcionaban raciones a las tripulaciones hasta que llegaban a Chile o a la costa de Panamá, pero una vez concluida la provisión embarcada en el Callao, se daba otro artículo en su lugar, por no existir tocino en aquellas partes.

El arroz se traía de Guayaquil y era famoso por su calidad superior; las menestras se traían de la Sierra, y el vino y el aceite de Pisco y de Nazca.

Cuando los buques de guerra viajaban a Chile, de allí se les proveía en abundancia de todo lo necesario, porque a excepción del tocino, aceite y azúcar, que no se producían en aquellas comarcas, todo lo demás lo había con facilidad. Allá en Chile se daba a las tripulaciones carne fresca, puesto que su baratura era tanta, que aun comprando de tercera mano, salía todo a precios infimos⁸⁵.

LA ESCUADRA DURANTE EL GOBIERNO DE MANSO DE VELASCO (1745-1761)

El Virrey Conde de Superunda fue poco amigo de que se construyesen buques de guerra para engrosar la escuadra, en razón de los crecidos costos que imponía su mantenimiento, y llegó al extremo de aconsejar extinguir del todo la flota de guerra, dejando la protección de estos mares confiada exclusivamente a las naves mercantes de particulares.

Al asumir el gobierno, la escuadra se componía de dos buques de guerra: la fragata *La Esperanza*, que había venido de España en 1742, con cincuenta bocas de fuego, y el ya mencionado *San Fermín*, con cuarenta cañones, a cargo del Jefe de Escuadra y Comandante de la Mar del Sur, Marqués de Ovando. Además, se contaba con una balandra, empleada de ordinario en acarrear piedra desde la isla de San Lorenzo para las reparaciones de la muralla del Callao. Desmanteladas y dadas de baja, en Guayaquil, se hallaban otras dos unidades, más cinco galeras, construidas en los mismos astilleros en época del Marqués de Villagarcía, que se encontraban igualmente inservibles.

Como la conservación de estas naves consumía la suma de 16,000 pesos anualmente, sin esperanzas de que en alguna oportunidad justificasen tan crecido desembolso, se acordó venderlas. Las adquirió el Tribunal del Consulado, en la cantidad de 30,000 pesos, reservándose los pertrechos servibles y aplicables a los dos mencionados *La Esperanza* y *San Fermín*. El único provecho que se pudo obtener de aquellas embarcaciones fue desguazarlas.

En setiembre de 1745 el Marqués de la Ensenada, famoso Ministro de Fernando VI, hizo saber que corsarios ingleses se aprestaban nuevamente para incursionar en aguas del Pacífico. Aunque tras de ocasionar muchos gastos y agitación, tales noticias resultaron inexactas y se desvanecieron, sin embargo el Virrey del Perú ordenó inmediatamente poner en pie de guerra *La Esperanza* y el *San Fermín*, a los que se añadió el navío de registro *Héctor* que se armó en esta oportunidad por reunir las condiciones para servir de nave auxiliar. Se mandó, asimismo, habilitar dos de las cinco galeras que yacían abandonadas en

Guayaquil. Dispuso igualmente el Virrey que dos buques pequeños y muy ligeros saliesen del Callao, uno para reconocer las islas de Juan Fernández, y el otro para que practicase la misma operación en el litoral que se extiende hasta Panamá, y adquirir noticias ciertas del eventual invasor.

El movimiento terráqueo ocurrido a las diez de la noche del viernes 28 de octubre de 1746, y media hora después la inundación que sobrevino, causaron considerables estragos en las naves surtas en la rada del Callao. La hecatombe fue causada por el mar, que primero se retrajo y luego se alzó por encima del caserío chalaco, asolándolo y dejando a su paso apenas leves señas donde se habían alzado hasta unos minutos antes templos, murallas, edificios públicos y construcciones particulares. Los navíos fueron arrojados tierra adentro, muy avanzado el camino hacia Lima, varándolos después de proyectarlos las aguas por encima de las murallas y de las torres porteñas. De las veintitrés embarcaciones surtas en la bahía, vararon diez, entre ellas el navío de guerra *San Fermín* (cuya dotación de treinta cañones puede dar idea de su porte), que se encontró en tierras de Chacra Alta, en la parte opuesta adonde se había hallado fondeado, y junto a él el *San Antonio*, de Tomás Costa, que acababa de rendir su viaje inicial desde los astilleros de Guayaquil; el *Michelet*, de Adrián Corsi, que resultó donde hasta horas antes se había alzado el hospital de San Juan de Dios, y el *Socorro*, del acaudalado comerciante don Juan Bautista de Baquíjano, que apareció cerca del actual Chucuito, con un cargamento de trigo y sebo que traía de Chile; las restantes trece embarcaciones se hundieron irremisiblemente. En Santa estaba anclado, en ruta a Panamá, el navío *Concepción*, de Tomás Chavaque, que también sucumbió al embate de las aguas. El *Michelet*, una vez restaurado, fue nuevamente botado al agua el 1° de junio de 1747. Entre las consecuencias imprevisibles del terremoto se cuenta el litigio que se promovió entre los dueños de embarcaciones y los abastecedores de pan de Lima, porque según los primeros el trigo que se perdió en las bodegas en la noche del siniestro debía ser pagado por éstos, aunque no se les hubiese entregado en efecto el cargamento⁸⁷.

Cuando la Corona se impuso del estado de falta de protección en que quedaban las aguas del virreinato peruano como consecuencia de las pérdidas sufridas por la flota con el terremoto del 28 de octubre de 1746, envió desde Cádiz los navíos de guerra *Castilla* y *Europa*, de sesenta cañones cada uno, a órdenes del Jefe de Escuadra don Francisco de Orozco, y del Capitán de Navío Ventura Ortuño, respectivamente, conduciendo por cuenta del Estado hierro, artículos de ferretería y otros pertrechos, aparte de 2,500 fusiles y 600 pares de pistolas. Anclaron en el Callao el 21 de abril de 1748. Permanecieron en nuestras aguas

hasta noviembre del año siguiente, en que tras de ser utilizados para varias comisiones, se restituyeron a la Península, una vez que se había ajustado las paces con la Gran Bretaña. Su estación en aguas del Pacífico causó gastos del orden de 658,861 pesos, con que se cubrieron haberes de las tripulaciones, provisiones, pertrechos y otros elementos necesarios para su subsistencia y retorno a la base metropolitana.

Entre tanto, la fragata *La Esperanza* había sufrido bastantes contratiempos en los viajes de patrulla realizados de rutina a las islas de Juan Fernández y al archipiélago de Chonos. El retorno al Callao se realizó con notable incomodidad por la mucha agua que hacía la nave, desperfecto que exigía una carena a fondo en los astilleros de Guayaquil. Dispuesta la operación, en 30 de mayo de 1751 se hizo a la vela con destino al puerto norteño. Al ser examinada por los peritos y técnicos de aquellos astilleros, se descubrió que no podía realizarse la carena, por hallarse podridos la mayor parte de sus fondos.

Se resolvió que de las propias medidas y tamaño se construyese otra nave, con el fin de aprovechar la arboladura y otras piezas y accesorios que se encontraban en condiciones de seguir prestando servicios sin detrimento.

Un nuevo examen demostró que las maderas en buen estado eran de grosor competente como para construir una nave de mayor calado, capaz de acoger diez cañones más, sin que esto elevara el costo de la obra. Mediante la adquisición de hierro en Panamá (donde su cotización era más baja que en Lima), en cantidad de 500 quintales, y aunque estaba acordado que los montañeros de Guayaquil proveyesen de madera a los plazos estipulados, su informalidad acarreó trastornos de retraso fuera de todo cálculo. Al final del período de gobierno de Manso de Velasco estaba terminada la nave, y recibiendo carga en La Puná para conducirla al Callao.

Estas mismas muestras de informalidad en el suministro de los materiales se hicieron notorias también en el proceso de construcción del navío de guerra *San José* (alias) *El Peruano*, que resultó ser una embarcación muy marinera. Montaba también sesenta cañones y se hizo de materiales seleccionados, en especial las maderas escogidas. Se concluyó en 1761.

Como las fuerzas navales del Perú, no obstante estas adquisiciones, dejaban ver una peligrosa debilidad, de orden del Monarca se destacó a nuestras aguas la fragata de guerra *La Hermiona*, con cañones, balas y pertrechos para la defensa de las plazas de nuestro litoral. Entró en el Callao en julio de 1761. Regresó con 1,500 cargas de cacao que era lo que podía conducir, según informe de su Comandante, más mil quintales de estaño⁸³.

LA FLOTA VIRREINAL BAJO AMAT

La detallada Relación de gobierno proporcionada por don Manuel de Amat nos permite trazar un cuadro bastante completo del estado de las fuerzas navales bajo su administración, así como de los ramos conexos de asuntos marinos.

Expresa el citado Virrey que dentro del gran peso de obligaciones que gravitaba sobre los hombros de los gobernantes del Perú, uno de los principales capítulos se contraía a la prevención no solamente para impedir el desembarco de huestes enemigas en nuestras costas, sino frustrar las correrías y hostilidades con que mortificaban el tráfico comercial los piratas o corsarios que se internaban en el Pacífico. Se queja de que en épocas anteriores a la suya se hubiese comprobado notoria negligencia en el mantenimiento de la flota virreinal, unas veces a causa de la escasez de fondos en el Erario público, que había llevado en ciertas oportunidades a solicitar la cooperación del gremio de los comerciantes, y en otros casos, debido a la falta de conocimientos técnicos en la persona de los virreyes, que habían desestimado la importancia de una armada debidamente preparada. Recuerda asimismo Amat que se estableció en la época del Virrey Duque de la Palata, el impuesto de la avería para el sustento de las flotas dedicadas a resguardar el transporte de los caudales desde Arica y el Callao hasta Panamá. Comunica que como consecuencia del transcurso de los tiempos, dichas flotas habían dejado de existir, pero que esto no obstante bajo ningún concepto las autoridades virreinales podían dejar de estar en guardia ante cualquier hostilidad proveniente de fuerzas extranjeras que incursionaran en nuestras aguas.

Hace memoria el Virrey Amat que a poco tiempo de haber tomado posesión del mando su predecesor, se le hizo llegar la Real Orden de 12 de enero de 1745, por la que se le participaba que existían fuertes presunciones de que se alistaba una flota inglesa, compuesta de cuatro navíos de guerra, al mando del Comandante Warnet, para incursionar en el Pacífico. El Conde de Superunda disponía a la sazón solamente de las dos fragatas *La Esperanza* y *San Fermín*, por lo que se vio precisado a armar un buque mercante como unidad auxiliar. Como ya se ha explicado, los rumores resultaron infundados, y Manso de Velasco pudo tranquilamente terminar su período sin nuevas turbaciones.

Al entrar en el gobierno Amat halló, además de las dos mencionadas, otras dos embarcaciones incorporadas a las fuerzas navales del Virreinato: la *San José* (alias) *El Peruano*, y la fragata *La Hermiona*, que salió de regreso para Cádiz, aunque en el camino tuvo la desgracia de irse a pique.

Explica a renglón seguido Amat diversos aspectos de los problemas que a su despacho ofrecieron las fuerzas navales.

En primer lugar, hace presente que por Real Orden de 30 de octubre de 1772 se dispuso que para ocurrir al remedio y prevenir la confusión que se observaba en los ajustes y listas de equipajes que regresaban a España, se había dispuesto que se enviaran desde España a dos contadores que se ocupasen en el arreglo, método y cuentas de la Hacienda pública por lo tocante a la armada virreinal. En tal conformidad vinieron al Perú un Ministro de Escuadra para el Mar del Sur y un subalterno, que servía como Contador de la clase de Oficial 2º, sin que en lo sucesivo tuviese para nada que intervenir el Comisario de Guerra Marqués de Torre Tagle. Para el efectivo cumplimiento de esta disposición, se impartieron las instrucciones pertinentes. En especial se prestó atención a los gastos de las carenas, especificándose el precio de los géneros que se empleasen en tal operación.

Por otra Real Orden de 26 de octubre de 1773 se informó a Amat que el Monarca había considerado conveniente que en aguas del Pacífico hubiese los navíos o fragatas que se graduasen necesarios, como asimismo la oficialidad, tropa, ingenieros y demás auxilios que se estimase indispensables.

Consideró el Virrey que este punto era uno de los más arduos que ocurrían en los vastos y dilatados dominios. Para el evento de una guerra declarada, estimaba Amat que había que dar por supuesto que en el Perú no había puertos dotados de los servicios de defensa convenientes, ni arsenales, ni almacenes para atender una flota de grandes proporciones, ni menos armamento para guarnecer las naves de guerra que se hallasen en estado de salir a combatir.

Amat no consideraba factible que el Estado mantuviera una escuadra de navíos de línea, ni que el Callao pudiese ser una base segura para tenerlos bajo su protección, porque aun sobrando los fondos al Erario, se consideraría un gasto superfluo para que estuviesen solamente anclados en la rada chalaca, sin poderles dar destino o aplicación alguna.

Desarrollando estas ideas, manifiesta el Virrey Amat que suponiendo que se mantuviesen navíos de línea, o algunas fragatas en tiempo de paz, estos buques o estarían desarmados, o estarían en condiciones de hacerse a la mar sin demora. En el primer caso, se tropezaría con que en el caso de tener que prepararlos no existirían ni tripulaciones ni gente disponible para embarcarse, pues uno de los grandes problemas con que tropezaban los virreyes era precisamente la falta de gente de mar ni había dónde reclutarla con facilidad, ni tampoco serían suficientes las dotaciones de las naves mercantes. En el caso de estar listas para zarpar, sería necesario dedicar crecidas sumas de dinero a su mantenimiento, lo cual sólo podía soportarlo el

Fisco imponiendo nuevas gabelas o pensiones, a que de todos modos habría que sumar los desembolsos y consumos extraordinarios en pertrechos, carenas y recorridos periódicos, que tal vez importarían casi otro tanto que la propia tripulación. Si dichos navíos necesitasen arboladura competente, no era posible hallarla con prontitud, pues era necesario acudir por ella hasta Guayaquil, en lo que se perdía mucho tiempo.

Todo esto obligaba a que antes de adoptar una decisión, se meditara profundamente sobre la determinación que en definitiva se habría de tomar. En opinión de Amat, lo más práctico para estos mares y hacer frente a cualesquier piratas o corsarios eran unas fragatas de treinta a cuarenta cañones, que estuviesen patrullando continuamente las costas, y de paso condujesen los "situados" a Panamá, Valdivia y Chiloé. Estas unidades las consideraba como muy fáciles de armar y reparar sin mucha demora. También era posible reemplazarlas, viniendo de España cada año una o dos, conduciendo efectos de alto precio en el Perú, y de retorno llevarían los caudales, tanto del Estado como de particulares, de suerte que con este procedimiento no sólo cubriríanse los gastos, sino que aun era posible que resultase alguna ganancia.

Esto no excluía, desde luego, que en el caso de estallar una guerra formal, se enviara al Perú una escuadra en regla para dejar libres de invasores nuestras aguas.

Por Real Orden de 21 de octubre de 1768 se determinó sustituir el navío *El Peruano* surto en el Callao, por *El Septentrión*, con lo cual quedaba de manifiesto que el propósito era que hubiese siempre un navío de alto bordo en calidad de refuerzo de la armada virreinal. Con este mismo objetivo se informó a Amat por Real Orden de 27 de octubre de 1769 que pasaba al Pacífico el navío de guerra *San Lorenzo*. Así se consiguió integrar la flota virreinal con el navío de línea *El Peruano*, la fragata *El Aguila* y la urca afragatada *Nuestra Señora de Montserrat*, con 58, 22 y 30 bocas de fuego, respectivamente. Con estas unidades consideraba el Virrey que bastaba para cubrir las necesidades de la defensa del territorio bajo su mando.

Por ser la jarcia uno de los pertrechos principales, pero de alto precio en el Perú, se sacó a pública subasta para que su abasto fuese menos costoso, y así por auto del Real Acuerdo de 18 de enero de 1775 se remató en pro de don Juan Francisco Larrarte, vecino de Chile, que se comprometió a entregar cada quintal por el valor de 25 pesos, puesto en el Callao, si bien con la condición de que el Estado le había de proporcionar el quintal de alquitrán a 11 pesos. Esto trajo consigo una notoria economía para el Erario público.

No deja de ocuparse el Virrey Amat en los considerables gastos que ocasionaban las carenas y repasos de los navíos de la

escuadra, por el alto precio de los materiales indispensables, a que se añadían los desperdicios y fraudes que en estos manejos sobrevienen inevitablemente, aun adoptando las más celosas prevenciones. Aconsejó por esto que de un modo permanente existiese en los almacenes del Estado un lote de maderas para cada uso, cuyo menoscabo se iría supliendo periódicamente mediante los viajes que realizaban las fragatas al ir a Valdivia, pudiendo traer de Concepción madera, y en especial curvas, que allá se hallaban a precios irrisorios. Esto desde luego no liberaba al Virrey de prestar la máxima atención a estas operaciones, pues Amat recuerda el caso ocurrido en la época del Marqués de Mancera, en que fue preciso varar el galeón *Nuestra Señora de Loreto*, y pareciendo ventajoso sacarlo a remate, nadie ofreció más de 6.620 pesos por él, pero cuando se vendió por partes, esto es la clavazón, las maderas, las cadenas y todos los pertrechos por separado, se obtuvo un ingreso de 26.450 pesos. Esto es una prueba de que el celo de los gobernantes trae consigo una considerable economía.

Uno de los incidentes más notables y que demuestra la bizarria del Virrey Amat ocurrió con la insubordinación de la gente que vino en los navíos de guerra *Septentrión*, *Astuto* y *San Lorenzo*, y la fragata *La Liebre*, destacados desde España para el resguardo de nuestro litoral.

Desvanecidos los rumores resultantes de la inminente guerra con la Gran Bretaña, se ordenó que dichas naves retornaran a España. En tal conformidad, el Virrey Amat ordenó que se abonasen a las tripulaciones sus haberes hasta octubre de 1771, sin descuento de ninguna especie, quedando los dos meses restantes de ese año, para ser abonados en Cádiz, con cuya finalidad se embarcaron a bordo de cada unidad remesas de 40.000 pesos, para las respectivas soldadas una vez practicadas las debidas liquidaciones. Las tripulaciones del *Septentrión* y del *Astuto* se declararon en rebeldía, concentrándose en los castillos de proa y corriendo de una banda a otra con grande gritaría y algazara, y cuando se les conminó a guardar compostura, se subieron a las jarcias, diciendo que rechazaban todo pago. En este conflicto el Comandante de la Escuadra don José de la Somaglia dictó un bando, por el que se declaraba la pena capital al que no obedeciese, con lo cual se allanaron a recibir las soldadas, si bien no se aquietaron los ánimos, como lo hicieron saber los oficiales a la superioridad, temiéndose que en la travesía ocurriera algún levantamiento a mano armada.

El Virrey Amat, sin pasar a nuevas averiguaciones, por decreto de 17 de enero de 1772 dispuso que el Comandante Somaglia sacase diez hombres de cada navío, de los que pareciesen más culpables del motín, y los pusiera en cadenas para formarles de inmediato causa, sin perjuicio de que a los prin-

cipales reos se les aplicasen los castigos prevenidos en las Ordenanzas. También hizo que al *Septentrión* se transbordase gente de las demás embarcaciones, a fin de sosegar la inquietud reinante entre su tripulación y que podía desembocar en algún acto de fuerza.

Cuando el Virrey estaba en la suposición de que con tales providencias se sosegarían los espíritus turbulentos y las medidas podrían dar buen fin, recibió nuevas noticias de que habiendo convocado el Comandante Somaglia a los capitanes y oficiales de los buques *El Septentrión* y *El Astuto*, éstos le habían manifestado que en las circunstancias por las que atravesaban las tripulaciones, era conveniente practicar una sanción ejemplar, principalmente en cabeza de dos o tres marineros que habían levantado la voz con particular insolencia.

El Virrey se hizo cargo del peligro que corrían las embarcaciones en manos de tripulaciones tan poco seguras, mayormente conduciendo en sus bodegas ocho millones de pesos en oro y plata, y como los capitanes iban bastante desconfiados, Amat recordó otros casos análogos, como el ocurrido en tiempo del Marqués de Villagarcía, en que la tripulación de la fragata *La Esperanza* atropelló el respeto que merecía la investidura de la suprema autoridad del virreinato. La falta de castigo en éste y otros casos había envalentonado a la gente díscola, y a juicio de Amat la disciplina era primer fundamento del servicio militar, en cuya transgresión no cabía el más mínimo disimulo ni la menor condescendencia.

En tales circunstancias el Virrey Amat no tuvo otro camino que pasar al Callao, y en uno de los torreones del Real Felipe mandó izar la bandera de justicia, asegurándola con siete disparos de cañón. Así, con este despliegue militar, se acercó primero al navío *Septentrión*, donde hizo comparecer a la marinería, y formando allí sobre cubierta un breve consejo de guerra, su Capitán, don Antonio de Arce, manifestó y reiteró que era inexcusable el más exacto cumplimiento de los artículos 16 y 18 de las Ordenanzas de la Real Armada. De inmediato Amat ordenó diezmar a la dotación, separando previamente a aquellos que constaba no haber intervenido en los disturbios. A los anteriores cabecillas, que ya habían sido sometidos a proceso, en número de dos los mandó llevar al navío de guerra *El Peruano* y en la verga del palo del trinquete fueron ajusticiados. En el diezmo salieron 27, los cuales fueron vueltos a sortear, con un ánimo de clemencia, y así sólo fueron pasados por las armas siete; los veinte restantes sufrieron la pena del cañón, pasándolos después a la guarnición del Callao.

La misma operación de escarmiento se practicó por el Virrey en el navío *El Astuto*, y en éste se fusilaron dos, y catorce padecieron el propio castigo del cañón y de condena al presidio.

En los navíos *San Lorenzo* y *La Liebre* preguntó el Virrey si había algún indicio de desorden, y se le respondió que toda la gente se hallaba muy sometida a sus superiores y dentro de la mayor disciplina.

El Virrey, en su comunicación informativa al Monarca, expresa que estas medidas extremas fueron muy a disgusto suyo, pero que tan amarga, como indispensable resolución, era el único medio de imponer nuevamente la disciplina y el orden en naves que conducían tan cuantiosos caudales. Añade que se consideró obligado a esta demostración de rigor puesto que los mismos capitanes de las naves se lo reclamaron, y porque las Ordenanzas de Marina estipulan tales medidas en casos de sublevación. Declara que aunque en efecto hubieran debido ser ajusticiados 43, actuó con compasión. Inclusive a los condenados al presidio, al cabo de poco tiempo se les concedió la libertad, con condición de que sirviesen durante cuatro años en los navíos del Rey⁹⁹.

EXPEDICIONES AL PACIFICO SUROESTE

Los viajes del marino inglés John Byron a las Malvinas, a la Tierra del Fuego y a algunas islas del Pacífico austral, en 1764, despertaron recelos justificados en la Corte española temerosa que de tales reconocimientos fuesen sencillamente el prólogo de establecimientos con carácter permanente en aquellos parajes, que se colocarían bajo pabellón británico y por consiguiente, se transformarían en un peligroso elemento de agresión tanto para los territorios platenses como para el extremo Sur de Chile, región en permanente inquietud por los araucanos y en donde era posible una convivencia entre éstos y los ingleses. Secundaba esta preocupación de la Corona el Virrey del Perú, don Manuel de Amat, que desplegó por su parte todos los esfuerzos a su alcance para hacer frente a un eventual asentamiento británico en esta parte del hemisferio, pues bien a las claras estaban las consecuencias de la presencia de naves británicas en el Caribe. El activo gobernante peruano puso en marcha un amplio proyecto para adelantarse a los propósitos que era ostensible perseguía la Gran Bretaña.

Como primera providencia, resolvió el Virrey Amat, tan pronto llegaron a sus oídos los rumores de haberse avistado embarcaciones no identificadas en aguas australes, destacar una expedición, con la finalidad de certificar si era efectivo que alguna nave extranjera hubiese recalado y se detuviese con ánimo de permanecer en la isla actualmente de San Félix y San David (bajo soberanía chilena).

Despachó al efecto el navío de guerra *San Lorenzo*, a las órdenes del Capitán Felipe González de Haedo, y la fragata *Santa Rosalía*, a las del Capitán Antonio Domonte. Dichas unidades zarparon del Callao el 10 de octubre de 1770. Se han conservado las instrucciones impartidas el 5 del mismo mes por el Virrey, elaboradas conforme a las órdenes recibidas de Madrid y adoptadas después de haberse deliberado su aplicación en el Real Acuerdo. Las dos naves llevaban víveres suficientes para realizar una campaña de seis meses.

Con arreglo a las instrucciones, que fueron abiertas a las pocas horas de haber levado anclas del Callao, González de Haedo debía enrumbar hacia Chiloé, para explorar este archipiélago, y reconocer también la isla de Davis, donde en efecto arribaron a mediados de noviembre siguiente. Dicha isla —hoy de Pascua— se hallaba a juzgar por las singladuras, a unas 600 leguas alejada de la costa de Chile. La nave de González de Haedo fondeó en una bahía ubicada al Norte de la isla. Hallaron “indios salvajes de buen cuerpo” que mostraron genio acogedor. No dejaron de llamar la atención de los marinos las descomunales estatuas que aún hoy constituyen un enigma en aquel aislado lugar.

De conformidad con las órdenes emanadas del Virrey Amat, González de Haedo tomó posesión de la isla por el monarca Carlos III, cuyo nombre se impuso a la misma. Para ello se observó el ceremonial acostumbrado en casos semejantes, al extremo de que hasta algunos aborígenes firmaron (*sic*) el acta respectiva. Para hacer ostensible la soberanía española, se colocaron tres cruces sobre otros tantos cerritos que componen el promontorio que actualmente se denomina Poike. Dichas señales de cristianismo, tan pronto se alejaron los barcos peruanos, fueron derribadas por los nativos.

La cartografía de la expedición corría a cargo de un experto dibujante chalaco, don Manuel José de Orejuela y Aguilar, que a su retorno al Perú continuó viaje a España, en donde facilitó derroteros, mapas y datos de índole propia de su tarea al ilustre don Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, que a su vez los utilizó para los grandes trabajos cartográficos que, a escala continental, estaba realizando.

El Capitán de Fragata González de Haedo, Comandante del *San Lorenzo*, llevó un minucioso diario en el que se fueron registrando las novedades acaecidas durante la campaña. En la isla de David, rebautizada con el nombre de San Carlos, estaban el 20 de noviembre, y allí González de Haedo impartió asimismo importantes instrucciones a los oficiales y personal subalterno de los dos buques que viajaban en convoy. No es necesario ponderar la inclemencia del tiempo que tuvieron que afrontar, pues hallándose en la repetida isla, en diciembre si-

guiente, hubieron de sufrir aguaceros continuados y una espesa niebla, aparte de no contar con prácticos solventes en quienes confiar para emprender un reconocimiento de la isla, pues el único que se pudo conseguir, demostró no saber a punto fijo la existencia de bajos, arrecifes, y en consultas con los pilotos se decidió que confiarse a un empírico sin ningún conocimiento "*era exponer con cierta evidencia la pérdida de los dos navíos*".

González de Haedo realizó un reconocimiento del archipiélago chilote y de sus costas, a fin de no regresar al Callao sin haber cumplido en todo su alcance la misión que sobre él había recaído. En abril de 1771 se encontraban de nuevo en el Callao las dos unidades. La Corona tomó conocimiento de los resultados de esta expedición, según se desprende de las órdenes cursadas al Virrey Amat el 9 de octubre de 1771⁹⁰. Entre ellas se le recomendaba establecer un núcleo de pobladores en la isla de San Carlos, que adoctrinasen a los nativos y sirviesen de base para repeler cualquier intento de agresión extranjera. En vía de complemento, se dispuso que se mantuviese un servicio de embarcaciones, que con regularidad atendiera la isla de San Carlos, a fin de frustrar todo intento de poner pie en ella por súbditos de potencias extranjeras.

Los isleños, a juicio de González de Haedo, que así lo indica en su diario, que es por lo demás exclusivamente marino —rumbos, direcciones de vientos— no sumaban más de un millar, con estatura regular, color de berberiscos, de pelo lacio, ágiles nadadores, vivían desnudos y se pintaban la cara y el cuerpo. Sus sembrados se reducían a camotes, yucas, caña de azúcar, ñame, plátanos de Guinea, calabazas. La situación de la isla, estimada por los marinos españoles, era de 27° 15' de latitud Sur, y 236° 26' de longitud del meridiano de Tenerife. Era el terreno fértil y el clima agradable, por lo que era muy explicable que la repetida isla atrajera a los ingleses como una posible base en aguas del Pacífico, lo que no ocurría ciertamente con el litoral del archipiélago de Chonos, hasta el Estrecho de Magallanes, en donde todo era adverso y no brindaba la menor comodidad para un establecimiento.

En resumen, el viaje de González de Haedo había sido simplemente de reconocimiento, pero tanto en la Corte de Madrid como en el seno del gobierno virreinal se consideraba seriamente la conveniencia de fundar una base permanente en la isla de San Carlos, en atención a su alto valor estratégico, ya que si se adueñaban de ella los ingleses, era indudable que constituiría un punto de partida para campañas de hostigamiento contra el comercio interno y en última instancia se viviría en el campo de las comunicaciones marítimas pendientes de la vigilancia que desde la isla en cuestión ejercerían las naves inglesas.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En las mismas instrucciones libradas en octubre de 1771, por las que se recomendaba al Virrey Amat cuidar de que se estableciera un contacto regular con los habitantes de dicha isla, se le incluyeron las noticias adquiridas acerca del viaje realizado alrededor del mundo por los astrónomos ingleses Solander y Banks, relacionadas concretamente con la situación de la isla de Tahití (u Otahetí, como entonces se la denominaba), y que en caso de encontrarla, se procediese al examen de su utilidad, consistencia y población.

Simultáneamente, el Gobernador de Buenos Aires, por noticia que le había transmitido su colega de las islas Malvinas, informó al Virrey Amat, por comunicación de 21 de enero de 1772, que una fragata de guerra inglesa y otra de transporte se dirigían con destino a dicha isla, con ánimo de establecerse en ella. El viaje de los referidos astrónomos había partido de Portsmouth, de donde prosiguieron a Madeira, después a las costas brasileñas, subieron el Cabo de Hornos, y de allí alcanzaron la referida isla de Tahití, a la que el Capitán Wallace impuso el nombre de Jorge. Encontraron a sus habitantes muy afables y para ganar aún más su afecto, les hicieron regalos de algunas bujerías europeas. Se detuvieron en dicha isla el tiempo necesario para realizar sus observaciones, lo que practicaron en otras islas adyacentes, y recogieron asimismo plantas y semillas. Prosiguieron a la isla llamada de los Perros, con intento de hacer escala en las de Salomón, que no encontraron, por lo que retrocediendo al sudoeste pasaron por Nueva Zelanda, concluyendo de este modo su derrota.

Aunque el interés de la Corona española, por razones estratégicas, se concentraba sobre la acción de reforzar la presencia de buques de esta bandera en la isla de San Carlos, tampoco podía dejarse de lado la voz de alerta lanzada por la expedición de los astrónomos, que pusieron nuevamente en primer plano el nombre del archipiélago que desde fines del siglo XVI había caído en el más absoluto olvido. En cuanto a lo primero, se hicieron llegar instrucciones al Virrey Amat para que organizara una base formal en la isla de David o San Carlos, trasportándose a ella un piquete de soldados casados, a las órdenes de un oficial de respeto, y algunos misioneros, para que desplegaran su labor evangelizadora entre los nativos. Este proyecto, aunque importante, tuvo que ceder la primacía en la atención del Virrey Amat a todo lo concerniente al reconocimiento de la isla de Tahití, y verificar los progresos que en ella hubiesen realizado los ingleses. Esto lo llevó a la organización de una segunda expedición, confiada ahora a la jefatura del Capitán don Domingo de Boenechea, cuyo propósito sería esencialmente el de procurar, por todos los medios a su alcance, volver a localizar la isla de Tahití. Esta, nombrada por los científicos ingleses El Rey

Jorge, o San Jorge, y por los nativos Tahití, recibiría, luego de su reconocimiento por Boenechea, el nombre de Amat. Como es sabido, ya en 1595 había recalado en dicha isla Alvaro de Mendaña en el curso de su segunda expedición, y hasta pretendió iniciar allí su poblamiento, que no prosperó por las inquietudes que surgieron entre los españoles.

Al Capitán Boenechea se le confió el mando de la expedición, que estaba formada por la fragata *Santa María Magdalena* (alias) *Aguila*, que levó ancla del Callao el 26 de setiembre de 1772. Las instrucciones le indicaban enrumbar primero a la ya mencionada isla de San Carlos, y de ahí hacia Tahití, a menos que en su derrota tuviese por más conveniente tomar otra orientación. En la isla de San Carlos debía recalar con el objeto de examinar un lugar adecuado para fundar un establecimiento que en todo momento acreditase la soberanía española. Una vez fijada la situación geográfica de la isla y levantado el plano de ella, debía Boenechea cruzar hacia Poniente, y en las islas de la Sociedad también debían practicarse los reconocimientos necesarios, tanto sobre su configuración como sobre el número de habitantes, recursos naturales y todo cuanto permitiera formarse juicio sobre su utilidad. Cumplida la empresa, volvería al Callao en ruta directa, o si fuese indispensable, con escala en Valparaíso.

Como queda indicado, Boenechea zarpó del Callao el 26 de setiembre de 1772, conduciendo a bordo de la fragata al P. José Amich, catalán, que antes de tomar los hábitos había sido piloto de la escuadra virreinal. A diez leguas del puerto abrió Boenechea el pliego de instrucciones que le había proporcionado el Virrey, y en junta de oficiales se determinó enrumbar primero al Oeste y luego regresar a Valparaíso, para aprovisionarse antes de efectuar el viaje a la isla de San Carlos.

A partir del 28 de octubre comenzaron a divisarse algunos islotes bajos, que aparecían poblados con reducidos núcleos de nativos. Sucesivamente se fueron avistando las islas de San Simón (28 de octubre), San Quintín (el 31 del mismo mes), Todos los Santos (1° de noviembre), y una que en lengua indígena se llamaba Omaetu, pero que por ofrecer a la vista un promontorio parecido al tutelar cerro limeño, se bautizó con el nombre de San Cristóbal (6 de noviembre). Todos estos lugares pertenecían al grupo de las islas de Tuamotú. El 8 del mismo mes se avistó la isla de Tahití, como lo dio a entender un nativo que había subido a la nave comandada por Boenechea. Después de practicar algunos reconocimientos, se determinó largar ancla en una ensenada que ofrecía ventajosa disposición. En homenaje al Virrey del Perú que había dispuesto la expedición, se mudó el nombre de la isla por el de Amat. Al entrar en dicha rada, la fragata tocó en un bajío y recibió daños tanto en la

proa como en la popa, siendo la más afectada la primera como consecuencia de un recio encontrón. En el emplazamiento denominado por los nativos Tayarabu se formó un puerto, al que se llamó de Santa María Magdalena Aguila⁹¹.

Para bojear la isla de Amat se destacó al Teniente Tomás Gayangos, que lo cumplió entre el 5 y el 10 de diciembre. Los lugareños se mostraron hospitalarios, y se les procuró atraer con el obsequio de machetes, cuchillos y otras baratijas. Se registró todo el contorno de la isla cuidadosamente, con el propósito de comprobar si en algún lugar existiera vestigios de eventuales asentamientos británicos. Se verificó que en esta isla de Amat, y en las siete restantes que fueron reconocidas, se hallaban rastros de la presencia de extranjeros. También se ocuparon los expedicionarios de sembrar semillas conducidas desde el Perú, a fin de posibilitar futuros desembarques.

El 20 de diciembre volvió proa la fragata *Aguila* hacia el Este, con cuatro nativos que de su propia voluntad se animaron a embarcarse. El 21 de febrero de 1773 arribaron a Valparaíso. Se reanudó la travesía, ahora con destino a la isla de San Carlos, el 2 de abril, pero a los veinte días de crucero y cuando ya se hallaban a la vista de la isla de San Félix, se descubrió una vía de agua, como resultado de la varadura sufrida en noviembre al embocar el puerto de Santa María en Tahití. Después de escuchar el parecer de los carpinteros y calafates se decidió regresar directamente al Callao, habida consideración de que en aquellos parajes se carecía de elementos para cualquier reparación. El 31 de mayo retornaba Boenechea al Callao, después de cumplir satisfactoriamente su misión⁹².

En los expresados reconocimientos de las islas, se encontraron objetos procedentes de anteriores expediciones francesas e inglesas, que fueron identificados porque los nativos reconocieron las banderas correspondientes entre las que les fueron mostradas al efecto. No dejaron de mostrar los indígenas algún temor ante la presencia de los hombres blancos, pues Cook en el momento de abandonar la isla, les había disparado algunos cañonazos. Los cuatro indios isleños, de los cuales uno falleció en Valparaíso, llegando los tres restantes al Perú con felicidad, fueron muy agasajados por el propio Virrey Amat, hospedándose en el palacio virreinal, donde se les mantuvo y se les vistió con "más que regular decencia", a fin de que sirviesen en lo futuro de elemento de enlace con sus compatriotas. El Virrey Amat, con el fin de que en la metrópoli se reconociera que los indígenas de dichas islas no eran tan salvajes como podía pensarse, cuidó de enviar algunos productos y objetos trabajados por los mismos, en que se ponía de manifiesto su habilidad para las labores manuales.

Para reafirmar la soberanía española en aquellas remotas comarcas, el Virrey Amat decidió enviar una segunda expedición,

ahora con la intención de establecer una base permanente en Tahití. Además, se tenía presente la necesidad de no dejar vulnerables aquellos islotes para que fuesen fácil presa de otras potencias que intentaran también instalarse allí. Todo convidaba a ello, pues las disposiciones eran favorables para una sede de este carácter: crecido número de lugareños, seguridad del puerto, fecundidad del terreno, etc.

Asimismo se conserva el diario de viaje formado por el Capitán Domingo de Boenechea, con todos los pormenores de la expedición a la isla de San Jorge (como se denominaba por los ingleses a la que los nativos denominaban Tahití y los españoles Amat). En un dictamen fechado el 13 de noviembre de 1773 don Juan de Lángara y Ugarte, después de examinar dicho diario manifestó que a su entender la distancia de 1300 leguas que separaba el Callao de la isla de Tahití, con corta diferencia era la misma que había recorrido en 1567 Alvaro de Mendaña hasta encontrar las islas de Salomón, y así, aunque aquél las situaba de 6 a 12° Sur respecto de que a la parte del noroeste declaraban los isleños existir otras tierras.

La segunda expedición confiada a Boenechea se realizó con arreglo a lo dispuesto en la Real Orden de 26 de octubre de 1773, en cuya virtud, al aprobarse todo lo que hasta ese momento había efectuado el Virrey Amat, se le recomendaba que pusiera en acción un plan para destacar nuevamente a esas regiones a barcos que zarpasen del Callao. En efecto: el 20 de noviembre del año siguiente levaba anclas la fragata *Aguila*, a la cual convoyaba el paquebote *Júpiter*, este último a las órdenes del piloto José de Andía y Varela. Embarcáronse también dos misioneros franciscanos, con la finalidad de que se quedasen en la isla, y los indios sobrevivientes del primer viaje. Los dos religiosos eran los PP. Narciso Gonzales y Jerónimo Clota, que nos han dejado una relación de sus actos⁹³. El paquebote llevaba a bordo una casa portátil, un intérprete que debía igualmente quedarse en la isla de Tahití, y algunas cabezas de ganado mayor y menor, a más de algunas menestras y semillas.

A partir de la longitud de 260° del meridiano de Tenerife, y de ahí en adelante, se dejaron ver muchos pájaros de diversas especies, así como peces voladores, y cuando se acercaban a tierra, centellas y relámpagos. El 27 de noviembre llegaron a su punto de destino, y como el puerto llamado Tallapuru era inaparente para largar ancla, se decidió hacerlo en el de Fatutira, a 17° 45' de latitud y 28° 56' de longitud, en donde las aguas eran apacibles y el fondeadero muy cómodo.

En este último lugar se instaló la casa de madera transportada por el *Júpiter* y en ella se albergaron los dos religiosos, a quienes además se les dejaron víveres suficientes para la subsistencia durante un año. Luego se procedió a practicar un recono-

cimiento de las islas adyacentes, en dirección al Oeste, hasta llegar a la que denominaron Princesa. En el curso de este recorrido hubo que lamentar el fallecimiento del Capitán Boenechea, que sobrevino el 26 de enero de 1775, de muerte natural. Asumió el mando el Capitán Juan Pantoja y Arriaga. A los dos días abandonaron la isla de Amat y el 3 de abril largaban el ancla en el Callao⁹⁴.

Según las noticias recogidas en esta oportunidad, la isla ofrecía 35 a 40 leguas de circunferencia, en figura de un ocho, y estaba llena de arrecifes, pero muy poblada de árboles y provista de agua delicada y gustosa. Los oriundos de esta isla parecían de origen asiático y la tez era de color olivácea.

En total la expedición había consumido en ida, estancia y retorno seis meses y 18 días, y en el *Júpiter* vinieron esta vez también cuatro indios insulares, a quienes se dispensó la misma acogida que a sus predecesores. En el curso de este segundo viaje se reconocieron hasta veintiún islas e islotes, de los cuales nueve eran rasos y el resto con alguna elevación, extendiéndose entre los 47° 30' de latitud Sur hasta los 17° 30' de latitud Norte.

En una de estas islas —la de Todos los Santos— el piloto Gayangos fue recibido con hostilidad, incluso a flechazos, detalle extraño por cuanto los polinesios no empleaban nunca el arco para la guerra, sino sólo para deporte o para obtener piezas de caza. Entre otras circunstancias curiosas figura la de que se encontró una cruz de madera que por su extrema antigüedad bien podía ser alguna que hubiese dejado allí Fernández de Quirós siglo y medio antes, ya que a mayor abundamiento la descripción del paisaje en que fue hallada coincide exactamente con la que del mismo lugar dejó hecha Belmonte Bermúdez, el cronista poeta de la expedición de 1605. Si esto fuera así, la isla de Todos los Santos de la época de Boenechea podría ser identificada con la que Fernández de Quirós llamó en su día la isla de la Conversión de San Pablo.

En el pueblo de Santa Cruz de Fatutira se estableció la capital de la isla, y al lado de la casa desmontable conducida a bordo del *Júpiter*, se levantó otra al estilo de la isla, construida con rapidez y maestría por los nativos, con madera y palmeras. Allí comenzó a desplegar su obra misionera la pareja de franciscanos, y el 1° de enero de 1775 se efectúa oficialmente la toma de posesión de la isla por la Corona española, y así se consignó en una cruz que se levantó para conmemorar este hecho. La tumba de Boenechea se conservaba hasta hace algunos lustros en la playa de Tahití, hasta que una tormenta la hizo desaparecer.

A fin de suministrar socorros a los dos religiosos franciscanos, el Virrey Amat dispuso que volviera nuevamente la fragata *El Aguila*, que zarpó del Callao en su tercera expedición, el 27 de setiembre de 1775, esta vez bajo el comando del Teniente de

Navío don Cayetano de Lángara. Esta nave conducía también de retorno a su lugar nativo a uno de los isleños, ya que el otro se negó a embarcarse y prefirió quedarse definitivamente en Lima. Se instruyó a Lángara para que en sus acciones se condujese de acuerdo con lo que le dictase la prudencia, viendo si los dos sacerdotes tenían o no intención de perseverar en su labor misionera, y de todas formas, trajese consigo de regreso todas las observaciones que hubiesen efectuado los dos tonsurados en el intermedio, a fin de que a la vista de las mismas se tomase una resolución conforme a los deseos que inspiraba esta acción de las autoridades virreinales en el archipiélago de las Tuamotú.

El balance de la labor desplegada por los dos franciscanos fue prácticamente negativo y dejaron entender que no se había realizado progreso alguno en la conversión de los naturales, por lo que Lángara decidió que se reembarcaran y se reintegraran al Perú. El tornaviaje se inició el 12 de noviembre y el 17 de febrero de 1776 rendían término a la expedición en el Callao.

El envío de Lángara no carece de explicación, pues era antiguo enemigo de toda ocupación en Tahití, y por la correspondencia del Virrey y el diario de viaje se sabe que éste fue muy feliz. El desaliento de los misioneros provino de que su campaña contra la embriaguez de los nativos había sido estéril. El viaje redondo de Lángara había consumido 143 días, de los cuales sólo diez habían sido dedicados a estar en la isla propiamente de Tahití, y la rapidez en reanudar el viaje se debe a que los misioneros le manifestaron de inmediato su repugnancia a continuar desarrollando una tarea infructuosa, aunque parece que el celo apostólico de los religiosos no era muy encendido. Lángara les significó con discreción y prudencia que su obligación primordial era perseverar en la obra, pero ambos renovaron su resistencia a proseguir una labor para la cual no se sentían llamados. Además, solicitaban tener a su lado una guarnición de soldados para su amparo, viviendo siempre recelosos de las eventuales hostilidades de los nativos, aunque éstos hubiesen mostrado siempre un espíritu dócil y apacible y mostrasen evidente afecto por los religiosos, como lo pusieron de manifiesto cuando éstos anunciaron su propósito de retirarse de la isla, en cuya ocasión demostraron notable sentimiento.

Lángara trajo también la noticia de existir otra isla, nombrada Oiraíroa, al nornorueste, distante de la Tahití unas cuarenta leguas, según las declaraciones recogidas de algunos naturales que arribaron. En ella había estado también una de las embarcaciones de Cook⁹⁵.

La de Lángara fue la última expedición despachada desde nuestras costas a aquellas remotas comarcas. El balance final de las expediciones arrojaba un saldo muy escaso: únicamente se había conseguido adquirir un mayor conocimiento de las islas

en las que se había recalado, pero no se había realizado ningún proceso de colonización. Otro tanto había sucedido con las islas del Archipiélago de Salomón en la Melanesia, descubiertas por Mendaña y reconocidas por Fernández de Quirós. Como en estas islas no se hallaron riquezas, es claro que no hubo interés mayor por poseerlas, aunque no se ignoraba su importancia como elemento estratégico. Aunque esos trozos de tierra perdidos en la inmensidad del Océano Pacífico aparentemente poco representaban, en hecho de verdad su falta de atractivo económico conspiró contra el propósito de auspiciar una base permanente en ellas destacada por las autoridades virreinales del Perú.

Es cierto que la Corona no permaneció del todo indiferente a este proceso, pues en 6 de marzo de 1782 se cursaban instrucciones al Virrey Jáuregui, en que se le exhortaba a llevar adelante el proyecto de atajar todo establecimiento de una colonia inglesa en Tahití, en donde en 1777 el Capitán Cook exterminó toda huella de las expediciones enviadas desde el Perú.

Este fue un plan que murió al nacer, puesto que Cook, ya en agosto de dicho año se había apresurado a borrar todo vestigio del paso de españoles por Tahití, pues sustituyó la inscripción en que constaba la toma de posesión por Boenechea, por otra en que figuraba el nombre del soberano inglés.

Una nueva Orden regia, del 25 de noviembre de 1784, impartida al Virrey don Teodoro de Croix, le reiteraba las instrucciones en orden a que hiciera ir a Tahití una persona de satisfacción a fin de restablecer las antiguas inscripciones españolas, borrando a su vez las que había colocado el Capitán Cook, y se estableciera una nueva misión. El Virrey del Perú respondió que no era posible practicar el reconocimiento de la isla por falta de recursos económicos para organizar una expedición, y anticipaba que tenía conocimiento de que naves francesas se aprestaban a poner pie en la repetida isla. Así ocurrió en efecto, pues las dos fragatas de pabellón francés *La Bussole* y *Astrolabio*, al mando del Conde de la Prouse, hicieron escala en la isla que nos ocupa, en el curso de un viaje de estudios geográficos. La apurada situación económica por la que atravesaba el virreinato, de resultas de la insurrección de Túpac Amaru, frustró pues el propósito de las autoridades, tanto metropolitanas como virreinales, de salir al encuentro de un asentamiento de potencias europeas. Inclusive una propuesta del Capitán de Fragata Miguel de Orozco, que ofreció la barca *Montserrat* en la suma de 26,485 pesos para facilitar la expedición, no pudo ser admitida por la expresada falta de fondos con qué cubrir esta expedición⁹⁶.

*LA ESCUADRA DURANTE EL GOBIERNO
DE GUIRIOR (1776-1780)*

En su Relación sobre la labor desarrollada al frente del Virreinato por Guirior, se lee que desde que en la Real Orden de 24 de enero de 1778 se le instruyó que, sin causar gastos extraordinarios, procurase tomar cuantas medidas y precauciones juzgase oportunas para defender las plazas y territorios del Perú, previno al Comandante de la flota del Pacífico para que la mantuviese de un modo permanente en disposición de hacerse a la vela tan pronto recibiese las órdenes para ello. Declarada la guerra con la Gran Bretaña, el 25 de setiembre de 1779 Guirior le pasó oficio para que hiciese el servicio, según lo disponían las Ordenanzas de la Armada, y se preparase la escuadra para ponerla en condiciones de batirse con el enemigo.

No se perdonó diligencia alguna para cumplir esta finalidad de precaución, y en muy corto tiempo se habilitaron los tres navíos de guerra, a que se agregó la urca *Nuestra Señora de Montserrat*, que retornó de Guayaquil, adonde había pasado en cumplimiento de disposiciones superiores. En las cuatro unidades se embarcaron las municiones convenientes para atender las necesidades de las plazas de Chiloé, Valdivia, Concepción e islas de Juan Fernández. En 7 de enero de 1780 comunicó el Virrey al Comandante don Antonio Vacaro las instrucciones pertinentes, haciéndole llegar el texto de la Real Orden de 24 de abril de 1779 relativo al lugar donde debía aportarse la escuadra. En su conformidad se hizo Vacaro a la vela el 12 del mismo mes.

También bajo el gobierno del Virrey Guirior se acudió al conocido expediente de reconocer las naves mercantes surtas en el Callao, a fin de compulsar sus posibilidades para ser transformadas, en caso de emergencia, en buques auxiliares de la escuadra. Resultó de tal inspección que la fragata nombrada *El Aguila* era la más apta y expedita, en cuya conformidad Guirior dictó un decreto para que formada Junta de Marina se armase en guerra, y procediendo a su tasación, se pasase a fletarla por cuenta del Estado, régimen que se hizo extensivo al paquebote *La Merceditas*, el cual en calidad de patache podía servir con provecho como nave auxiliar. El Virrey ordenó que a ambas embarcaciones se les habilitase con pertrechos y armamento correspondiente, suministrados por los almacenes fiscales.

Dichas unidades se destinaron a patrullar las costas del Norte del virreinato. Salió al mando de ellas el Capitán de Fragata don José de Uribe, que navegaba en *El Aguila*, que recibió expresas instrucciones de efectuar un reconocimiento detallado de la costa entre Guayaquil y Panamá, alargándose hasta el Realejo, en Guatemala, en donde debería aprovisionarse de breas y alquitranes, sustancias que consumía en abundancia la escuadra y de



El Virrey Don Manuel de Guirior
(Museo Nacional de Historia).

las cuales se experimentaba notoria falta en el Perú, al extremo de que había tenido que abonarse hasta sesenta pesos por quintal. El Virrey proveyó al Capitán Uribe de la suma de 10.000 pesos, para la adquisición de dichas materias.

Una vez concluida esta comisión, deberían regresar, con escala en Paita, para unirse al grueso de la escuadra. Igualmente la goleta del Estado *La Primera*, al mando del Teniente de Navío don Miguel de Orozco, al ancla en Guayaquil en 1780 embarcando madera para traer al Callao, debería una vez terminado este viaje, proseguir hacia el Sur, a unirse con el resto de la flota, que se encontraba en aguas de Chiloé.

Manifiesta el Virrey Guirior que durante el período de su gobierno la escuadra, en sueldos, gratificaciones, obras, víveres y adquisición de pertrechos y accesorios, medicinas y otros gastos generales, había costado 176.000 pesos 2 reales.

• Durante su mando se recibió también, remitida por Real Orden de 8 de febrero de 1777, un ejemplar de la nueva Ordenanza de Arsenales, que anulaba a la denominada de Almacenes, a fin de que se observase en el servicio de la marina del virreinato.

Con la misma fecha se le instruyó para que estableciera en el virreinato una matrícula de la gente de mar, al estilo de la vigente en España, formándose a este propósito la respectiva ordenanza, y delegando en Guirior la dirección de la misma, por considerarse como muy importante para el fomento de la marina.

El Virrey manifiesta que esta providencia había producido muy buenos efectos, pues se hallaban entonces matriculados en Lima y en el Callao 68 carpinteros, 107 calafates, y 1.020 hombres de mar, formando en junto 1,195, a que había que agregar 201 matriculados en los puertos de Arica, Iquique e Ilo, de suerte que en total se podía contar con 1,396 hombres, todos en servicio activo del Estado, y ejercitados en la expedición de sus navíos, con destino de marineros, artilleros y grumetes había de dicha cantidad 138 indios, algunos de los cuales habían dejado parte de sus sueldos a algunos familiares. Añade el Virrey en su informe a su sucesor que el Comandante Vacaro se había expresado con elogio del desempeño de estos indios en las distintas ocupaciones marítimas, desmintiendo con esto la supuesta inhabilidad de los mismos para las faenas navales.

Termina su Relación de mando Guirior indicando que no le había sido posible enviar a reconocer nuevamente las islas recientemente descubiertas de Tahití, sin embargo del empeño que había desplegado para realizar esa expedición. La causa era la de hallarse la fragata *El Aguila* totalmente inservible, al punto de que se hizo necesario venderla para ahorrarse el crecido costo que hubiese demandado carenarla. Tampoco la urca pudo ser utilizada para emprender tal viaje, en razón de hallarse ocupada con frecuentes viajes a Guayaquil⁹⁷

LA ESCUADRA VIRREINAL

LA ESCUADRA DURANTE EL MANDO DE JAUREGUI (1780-1784)

Hasta que en 1783 se firmaron las paces con la Gran Bretaña, fue necesario mantener en el Pacífico una escuadra en condiciones de entrar en acción en cualquier instante. Esta fuerza naval de ordinario se componía de seis a ocho unidades de guerra, sin contar los buques mercantes que en caso de emergencia eran provistos del armamento indispensable.

Así ocurrió con motivo del anuncio de que se disponía a hacer su aparición en nuestras aguas una flota inglesa, al mando del Almirante Hughes. La armada virreinal se incrementó con la fragata de guerra *Santa Paula*, que fue enviada desde España para cubrir el litoral peruano. Otra de las unidades que integraban la escuadra, la fragata de guerra *Santiago de Galicia* fue enviada a San Blas conduciendo artillería. En el Callao se armó el navío de registro *Aquiles* que en su origen había sido una nave de guerra, montándose en él la artillería que había pertenecido hasta entonces al *San Pablo*, que salió a reforzar la escuadra en Talcahuano. Se procedió también a fletar, por la suma de 200 pesos mensuales, el bergantín *Diligente*, para que prestase servicios como patache.

Luego que se ajustó la paz con Inglaterra, esta última unidad se devolvió a su propietario, al igual que el *Aguila* y el paquebote *Merceditas*, que asimismo habían sido fletados para las eventuales acciones navales contra un presunto invasor. De Guayaquil vino la goleta *Princesa de Aragón*, construida en los astilleros del Guayas para que sirviera en nuestra escuadra. De tal suerte que ésta se componía de las siguientes unidades: los navíos *Santiago de Galicia*, *San José*, *América*, *El Peruano*, el *San Pedro de Alcántara*, la fragata *Santa Paula*, la urca *Nuestra Señora de Montserrat*, la goleta *Princesa de Aragón* y el ya mencionado *Aquiles*. El primero de los enumerados navíos se encontraba muy deteriorado, al punto de que su reparación importó la crecida suma de 140,000 pesos.

No dejaron de ocurrir incidentes desagradables durante el gobierno del Virrey Jáuregui, sobre los cuales no estará de más una ligera referencia. Era evidente que los altos mandos de la Marina contradecían o desacataban las órdenes del Virrey, formulando observaciones, oponiéndole siempre embarazos y demorando su pronto cumplimiento, lo que traía como consecuencia que no estuviesen los buques de guerra pronti para actuar en las oportunidades en que su intervención se requería en razón de las circunstancias.

Desde que por Real Orden de 18 de mayo de 1779 se había proclamado el estado de guerra en el Perú con la Gran Bretaña, lo que se efectuó en Lima por bando de 25 de setiembre siguiente,



El Virrey Don Agustín de Jáuregui
(Museo Nacional de Historia).

nuestro país debía haberse preparado para cualquier eventualidad derivada de tal situación bélica. En consecuencia, el 21 de febrero de 1781 se publicó un permiso general para que pudiesen armarse buques corsarios que desarrollaran hostilidades en caso de presentarse en nuestras aguas naves de pabellón británico. La escuadra destacada a Chiloé constaba de las unidades *Santiago de Galicia*, *América* y las restantes que se acaban de enumerar. Por otra parte, para reforzar esa escuadra, se armó en el Callao el navío de registro *Aquiles*.

Estaba dispuesto que la base naval de estas unidades fuese Talcahuano, apostadero estratégicamente situado para salir al paso de una infiltración de naves inglesas por aguas antárticas, pero que en cambio disgustaba profundamente a la plana mayor de dichas naves, porque las privaciones a que se veían sometidos les hacía extrañar las comodidades del Callao. El Jefe de Escuadra (rango equivalente al de Mariscal de Campo) don Antonio Vacaro formuló en diversas oportunidades sus quejas en este sentido al Virrey Jáuregui, poniendo todo su empeño en conseguir el propósito que perseguían él y los oficiales de alta graduación. Para persuadir al Virrey, exageraban su situación, mientras que Jáuregui se negaba a acceder a tales demandas, insistiendo en que se abandonase aquella estación que servía de recalada obligada a las embarcaciones procedentes del Callao o del Estrecho, en ruta hacia éste o provenientes de él. A mayor abundamiento, Jáuregui exigió que las obras de carena y reparaciones se practicasen en Talcahuano, puesto que allí se conseguía madera con facilidad y la maestranza estaba debidamente abastecida de pertrechos de toda clase.

No cejó Vacaro en su campaña, manifestando que el invierno estaba inmediato y que convenía carenar el navío *San Pedro de Alcántara*. Ni aun este argumento hizo mella en el ánimo del Virrey, el cual reiteró sus prevenciones. A pesar de las órdenes superiores, el buque apareció en el Callao. Ante este hecho consumado, el Virrey ordenó que las reparaciones se ejecutasen con toda celeridad, venciendo con energía la resistencia y lentitud que el Comandante demostraba, hasta obligarlo a regresar después de facilitarle cuanto pedía con insistencia.

Poco tardó Vacaro en renovar sus instancias, haciendo protestas de que no se hacía responsable de los perjuicios que sobreviniesen si la escuadra continuaba al ancla en Talcahuano. El Virrey, lejos de acceder a estas amenazas, repitió que no estaba dentro de sus facultades variar de propósito, y que si tanta era la urgencia que los oficiales superiores tenían de venirse al Callao, se procediera a una reunión, a la cual concurriesen los Primeros y Segundos Comandantes, el Ingeniero Naval y los Maestros Mayores. La resolución, como ya de antemano podía haberse previsto, fue unánime en el sentido de trasladarse al

LA ESCUADRA VIRREINAL

Callao. Por fortuna, en estas mismas fechas se recibió la noticia de haberse suscrito la paz con Inglaterra, y por tanto, se hacía del todo innecesaria la continuación de la escuadra en Talcahuano.

En total, durante el período de Jáuregui se invirtieron en la armada virreinal 2,317.391 pesos, habiéndose suplido además 71.854 pesos para reparar el *Santiago de Galicia* perteneciente al Departamento de San Blas, y cuyo egreso se reintegraría por las Cajas Reales de la Nueva España. También fomentó el Virrey Jáuregui la Escuela de Cadetes, de la cual nombró por Director a don Jacinto Iriarte, y de la que se tratará en el lugar apropiado.

En 1785 retornó a España la escuadra destacada a nuestras aguas. Sus gastos, desde 1773, montaron 5,200.000 pesos, a que hay que agregar 400,000, valor de pertrechos suministrados de los almacenes reales⁹⁸.

LA FLOTA VIRREINAL BAJO EL GOBIERNO DE CROIX

El 13 de marzo de 1786 el Alférez de Fragata y Primer Piloto de la Real Armada don José de Moraleda y Montero, Comandante del navío de guerra *Santiago* (alias) *La América*, al ancla en el Callao, recibió orden del Virrey Croix de reconocer el archipiélago y puertos de Chiloé, penetrando tanto por el canal del Norte de la isla Grande, como por el del Sur, nombrado Boca del Guafo. Moraleda, a bordo del buque *Nuestra Señora de los Dolores*, en compañía del Ingeniero graduado de Teniente Coronel don Francisco Hurtado, Gobernador de Chiloé, dio comienzo a la campaña el 4 de noviembre siguiente. La expedición se dilató hasta el 3 de junio de 1790, en que regresó al Callao y entregó ya al sucesor de Croix, don Francisco Gil de Taboada y Lemos, el diario de navegación, así como los derroteros y mapas trazados en el curso de esta operación⁹⁹.

Durante el período de Croix llegaron a nuestras costas los primeros barcos que enarbolaban pabellón norteamericano. Al adquirir incremento la marina mercante de aquella nación, hicieron su aparición en aguas peruanas unidades dedicadas a la pesquería. Ya en mayo de 1788 había fondeado durante unos días en la isla de Juan Fernández la fragata bostonesa *Columbia*, al mando del Capitán John Kendrick, compañera del paquebote *Washington* que también navegaba por aquellas latitudes, empleados en la caza de ballenas y lobos. Como la fragata se hallaba muy deteriorada, principalmente en su arboladura y necesitaba de agua y leña, el Gobernador brindó hospitalidad y auxilios a los marinos norteamericanos, aunque con arreglo a la Real Cé-

dula de 25 de noviembre de 1692 debía haber arrestado a la tripulación, puesto que dicha disposición regia determinaba que cualquier embarcación que surcase aguas del Pacífico sin licencia oficial de la Corona española, era posible de ser tratada como enemiga, aun en el caso de que la nación cuyo pabellón enarbolase fuese aliada o enemiga de España.

Ante el peligro que entrañaba la presencia y actividades de estas embarcaciones, el Virrey Croix, como medida de precaución, y a fin de ahuyentarlas, en junio de 1789 aceptó el ofrecimiento que formuló don Juan Miguel de Castañeda de armar en guerra al navío *San Pablo* a su costa y sin gravamen alguno para el Erario público.

En estas circunstancias, el arequipeño don José Eulalio de Peralta y Roelas, Marqués de Casares, Comandante de la fragata real *Nuestra Señora de la Cabeza*, hizo presente al Virrey, en dos sucesivas protestas, que no era decoroso para él ni para el Cuerpo de Marina que realizase tal tarea un particular en un buque mercante, y no se encomendara tal misión al recurrente con una fragata de la escuadra virreinal. Añadía el Marqués de Casares que se infligiría un desaire a la Marina de guerra peruana en caso de adoptarse cualquier providencia que no fuese emplear una nave perteneciente a ella para llevar a efecto tal misión.

La primera reclamación fue planteada dentro del errado concepto de que la expedición la efectuaba el navío *San Pablo* por cuenta del Estado. Como no era así, sino por el contrario un ofrecimiento generoso de su propietario, el Marqués de Casares volvió a la carga en su segundo recurso, al cual se respondió por el Virrey que la expedición parecía imaginaria; que la nave bostonesa acaso ya no se encontrase en aguas antárticas, y que no habiendo enemigos que combatir, no parecía lógico destinar la nave de guerra *Nuestra Señora de la Cabeza* a una empresa que tenía todos los visos de resultar inútil al fin y a la postre. Además, la fragata en cuestión estaba recorriéndose, forrándose de cobre para regresar a Cádiz conduciendo crecidos caudales enviados a las arcas reales y pertenecientes a particulares, y por consiguiente, estaba de hecho imposibilitada para hacerse a la mar con la presteza que lo iba a hacer el *San Pablo*.

En efecto, la embarcación de Castañeda hizo una campaña sobre las islas de Juan Fernández, sin hallar nave alguna sospechosa. Hizo durante la expedición escala en la isla de San Félix, al mando del Oficial de Marina don Antonio Casulo, y también recaló en Valparaíso.

Entre tanto, en abril de 1789 se dejó ver en las cercanías del puerto de Ilo un navío inglés, que acaso era la misma fragata, de 24 o 26 cañones, que en Mollendo había cortado las aguas al barco nombrado *La Tartana*, que se dirigía a cargar guano

en la isla de Patillo. Inclusive de aquel barco extranjero habían pasado cinco marineros en un bote, con demostraciones de paz, gritando "no pelea" y manifestando que venían de Londres a pescar ballenas. Ambas tripulaciones se hicieron recíprocamente pequeños obsequios.

En vista de estas novedades, el Virrey Croix aceptó un segundo ofrecimiento del mencionado Castañeda, que puso a disposición ahora nuevamente el *San Pablo* a fin de reconocer la isla de San Félix y efectuar una operación para desalojar de ella a los que indebidamente la habían ocupado Castañeda, como en la anterior oportunidad, ofreció su embarcación sin costo alguno para el Fisco, aparte de costear de su peculio los oficiales y tropa de desembarco que se destacasen para intervenir en la expedición. También se comprometió a reponer a los almacenes del Estado cuantos pertrechos y armamento se le proporcionase, así como la pólvora, balas, cartuchos y demás accesorios que se empleasen para la campaña.

Croix encomendó la misión de dirigir la expedición al Alférez de Fragata Casulo, con instrucción contenida en ocho puntos: reconocimiento y demarcación de las islas de San Félix y de la Mocha, y de los puertos, caletas, surgideros y abrigos; averiguarse si existía chozas que demostrasen ser abrigos para los cazadores de ballenas; la estrategia que debía desarrollar en la eventualidad de hallarse cara a cara con embarcaciones adversarias que no se diesen a la fuga; indagación de las posibilidades de establecer una base en aquellos parajes; comprobar la existencia de ingleses y perspectivas de subsistencia humana en aquellos lugares. Esta campaña, se inició el 6 de junio de 1789, y a bordo del *San Pablo* viajaron un oficial y veinte soldados del regimiento de Lima. La expedición, como en la anterior ocasión, sólo tuvo por resultado práctico un reconocimiento de las islas en cuestión¹⁰⁰.

LA LEGISLACION

Aunque en los pasajes pertinentes del texto de la presente obra se ha ido engastando los dispositivos que en cada caso regulaban el desenvolvimiento de los hechos, de todas formas conviene echar una mirada panorámica sobre las normas legales que sucesivamente fueron dictadas por las altas autoridades para el ramo de las actividades marítimas. Se encuentran en su mayor parte reunidas en la *Recopilación de las Leyes de Indias*, en la cual ocupan el Libro Noveno en su integridad.

No es del caso incluir en este recuento las disposiciones dictadas para la buena marcha y organización de la Casa de la Contratación, radicada en Sevilla, ni aquellas otras impartidas para

el mejor régimen de la navegación en el Atlántico. Ello cae fuera del ámbito de nuestra consideración, y bastará con remitirnos a los títulos respectivos en el expresado libro de la *Recopilación*, en donde se hallarán con todo detalle. Aquí nos ceñiremos a dar cuenta de las normas aplicadas en el área del Pacífico específicamente o a nuestro litoral de un modo concreto, en sus diversos aspectos.

El primer título que atañe por modo directo a nuestro tema es el que lleva el número cuarenta y cuatro, que versa sobre las Armadas del Mar del Sur.

La primera disposición determina la concesión de licencia o autorización a los vecinos de los puertos del Pacífico para que pudiesen construir las embarcaciones que tuviesen por conveniente, y se ordena a los virreyes, audiencias, gobernadores y cualesquier autoridades que no entorpeciesen tal industria, y antes bien dispensaran todo su favor para que la misma floreciese cada vez en mayor proporción. Asimismo se exhorta a las expresadas autoridades para que las naves que se construyesen en los astilleros del Pacífico fuesen de las proporciones y robustez convenientes para hacer frente a los veleros piratas, y no estuviesen en condiciones de inferioridad frente a éstos, y que también cuidaran de que los buques estuviesen debidamente artillados, guarnecidos y provistos de todos los elementos para su defensa que se juzgasen necesarios, con arreglo a su desplazamiento y servicio a que se les destinase en cada caso. En todo caso, las embarcaciones no debían ser de condición inferior a las similares que surcaban las aguas del Atlántico, a fin de que en las ocasiones de emergencia, pudiese echarse mano de estas unidades para la defensa del Virreinato.

En la segunda norma, dictada el 28 de noviembre de 1590, se previene que las autoridades debían estar siempre al acecho de la presencia intempestiva de piratas, infiltrados por cualquier paso accesible, de tal suerte que en cuanto se tuviese noticia de la presencia de velas enemigas, todo el territorio se aprestase a rechazar la incursión.

La tercera ley, que refunde disposiciones dictadas en 1551 y en 1560, indica que los comerciantes podían cargar libremente sus mercaderías en barcos grandes o en pequeños, según su conveniencia, sin que se les pudiese obligar a utilizar uno u otro tipo de embarcaciones.

La cuarta disposición encarga muy estrechamente a los virreyes del Perú para que no descuidaran ninguna precaución relativa a la custodia de los caudales que, tanto del Rey como de particulares, se trasladasen en embarcaciones desde el Callao hasta Panamá.

Asimismo, se recomienda a los virreyes del Perú que hiciesen fundir la artillería y la provisión de proyectiles necesaria

para que en cualquier oportunidad la escuadra que conducía los tesoros hasta Panamá estuviese en condiciones de combatir a un pirata que intentara adueñarse de esos caudales. Al frente de estas naves debían viajar personas de inteligencia y confianza en el ramo de la navegación, a fin de que la travesía se llevara a cabo con todas las seguridades del caso.

Desde 1543 estaba dispuesta la absoluta libertad de navegación desde el Perú y con Panamá, transportándose cualesquier mercaderías y se pudiera realizar el intercambio entre ambos puntos, sin la menor cortapisa, siempre que se abonasen los derechos establecidos por las leyes en vigor.

En 1580 se dictó una disposición para que por ningún motivo los virreyes del Perú entorpecieran la salida del Callao de los navíos que circulaban entre este puerto y Panamá, conduciendo mercaderías debidamente registradas.

La ley octava establece que tanto los registros de los navíos, como los libros de sobordo, debían ajustarse a las normas que regulaban sus similares en la Carrera del Atlántico.

En dichos registros, conforme estaba también establecido para los funcionarios de la Casa de la Contratación radicada en Sevilla, se debían consignar los pasajeros, declarando las notas personales de los mismos, así como su oficio o cargo, con arreglo a lo que estaba ordenado respecto a los pasajeros que viajaban por el Atlántico por sucesivas disposiciones de cuyo cumplimiento estaba encargada la expresada Casa de la Contratación. En el mismo sentido, la Ley décima determinaba que nadie debía registrar en el Pacífico cosa alguna por suya, siendo ajena, ni la encubriese bajo el nombre de terceros, sino en el del mismo consignatario.

La ley undécima determinaba que ni los pilotos, ni los maestros ni los marineros podían ser extranjeros, aunque de hecho hubiesen vivido diez años o más en nuestro territorio. En caso de necesidad podía permitirse que uno de los de a bordo fuese de origen extranjero, pero de ningún modo se consentía que lo fuesen el maestro y el piloto a la vez. Los que fuesen proveídos por maestros y pilotos debían depositar fianzas competentes para seguridad de lo que se les había confiado, y desde luego ningún maestro o piloto del Pacífico podía trasladarse a España sin permiso de la Corona, sancionándose severamente a los infractores.

Los maestros de plata eran las personas a cuyo cargo se hallaba la conducción del oro, plata, perlas, esmeraldas, y piedras preciosas que tanto por cuenta del Fisco como por cuenta de particulares se remitían de un lugar a otro de los dominios españoles. En el Pacífico estos maestros de plata debían de ser pilotos examinados y personas de crédito, legalidad y confianza,

y de ningún modo pudiesen ocupar estos cargos los criados de los virreyes, penándose la infracción con cargo en el juicio de residencia.

Por Cédula dictada en 1615, que forma la ley decimotercera, se establece que en los navíos mercantes y en los de la escuadra virreinal nadie pudiese subir a bordo antes que los Oficiales Reales, los cuales debían practicar una visita y reconocimiento para dejar a la nave en libre plática. De esta inspección no estaban exentas ni la Capitana ni la Almiranta, y quienes estuviesen al mando de las mismas no debían bajo ningún pretexto entorpecer la repetida inspección.

En Panamá, los oficiales de la Real Hacienda debían practicar dicho reconocimiento en compañía de un magistrado de la Audiencia, y del Fiscal, debiendo efectuarse la inspección tanto a la llegada de las naves procedentes del Perú, como en el caso de embarcaciones que zarpasen del puerto de Perico con destino a puertos peruanos.

Los generales de la escuadra, cuyo nombramiento emanaba de los virreyes, debían estar subordinados en tanto durase su estadía en Panamá, al Presidente de la Audiencia de este lugar, debiendo cumplir sus órdenes y mandato.

La ley dieciséis estipula que el Virrey y la Audiencia de Lima debían vigilar que no se cobrase a los funcionarios y magistrados que viajaban con destino a Chile sino lo que equitativamente se cobraba por los aposentos y cámaras de los navíos que ocupasen ellos o sus criados.

La última ley de este título determina que los virreyes del Perú debían hacer tomar cada año cuentas finales a los oficiales de la escuadra, debiendo ajustarse las cuentas con todo rigor, y si pareciere conveniente que aún antes de expirar dicho plazo se debían tomar, que entonces debían hacerlo.

En el título treinta y cinco, en la ley 80, se determina que bajo ningún pretexto se condujese al Perú ropa procedente de la China, en los bajeles que estaban permitidos de efectuar el intercambio entre el Perú y la Nueva España. Esta prohibición era valedera aunque se arguyera que dicha ropa se conducía gratuitamente, por vía de donación, obra pía, servicio del culto divino, ni otro pretexto cualquiera, a fin de que con tales pretextos y fraudes no se infringiera la prohibición tan severa que había. El que apareciere culpado en este tráfico, como principal, factor, o de cualquier manera participe en el mismo, además de sufrir la confiscación del cargamento, incurriría en las penas impuestas a los que pasaban ropa de contrabando, y a destierro perpetuo y suspensión del cargo que estuviese desempeñando. Añade la ley siguiente que si en algún bajel que viajare desde la Nueva España al Perú, o viceversa, se encontrare

LA ESCUADRA VIRREINAL

ropa de la China, en cualquier cantidad, el Visitador y los oficiales reales que hubiesen extendido el despacho a la nave, serían considerados como cómplices en el delito, a fin de que con tan rigurosa sanción se abstuviesen los demás de perpetrar semejantes dolosas operaciones. Asimismo se considerarían delinquentes y partícipes en el delito a los capitanes, maestros, contramaestres y demás oficiales a quienes incumbía el despacho de dichas naves.

En cuanto a la vigilancia en el Perú se indicaba al Virrey que nombrase un Oidor exclusivamente encargado de vigilar el contrabando de ropa de la China, que fuese persona de absoluta solvencia, y que fuese riguroso, a fin de que aplicara las penas sin remisión ni descuido alguno.

Por disposición dictada en 1621 se atiende al hecho de que algunas naves salían de los puertos del Callao y de Guayaquil con destino a Nicaragua y Guatemala, con el pretexto de ir por brea y otras sustancias, pero luego en la realidad extendían su derrota hasta Acapulco, en donde subrepticamente cargaban ropa procedente de Oriente, por mucha suma de dinero, usando de muchas diligencias y con manifiesto fraude a la Hacienda Pública. En dicho orden se dispone que por ningún motivo pudiese pasar ningún navío a Acapulco, debiendo los virreyes cuidar muy celosamente de que esta orden no fuese quebrantada, imponiendo a los omisos las penas que estimasen conducentes a sancionar la irregularidad.

NOTAS AL CAPITULO

1. *Noticias generales [...] de la Real Armada del Sur, desde el año de 1615.* Biblioteca Universitaria de Sevilla. Colección Marqués del Risco. Vol. 17 (330/134).
2. Cédula de 30 de agosto de 1603. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 14, fol. 70v.
3. SANZ LOPEZ, Carlos... *Copia de una carta recientemente escrita a un historiador de América.* (Madrid, mayo de 1964).
4. V. ZARAGOZA, *Historia del Descubrimiento de las regiones australes, hecho por el General Pedro Fernández de Quirós.* (Madrid, 1876), obra en tres volúmenes, con nutrida documentación sobre este importante episodio náutico.
5. Archivo General de Indias. Lima, 582, Lib. 15, fol. 130.
6. Memorial reeditado por Carlos Sanz López (Madrid, 1964).
7. Cédula de 21 de febrero de 1607. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 16, fol. 169.
8. Archivo General de Indias. Contaduría, 1705 (B), fols. 113-114. Giros de Caja de Lima a Guayaquil.
9. *Relación de Gobierno*, publicada por Fuentes, *Loc. cit.*, T. I, p. 67.
10. Biblioteca Nacional de Madrid. Manuscritos, 2.816, fols. 293 y 302v.
11. Bibliothéque Historique de la Marine. Paris. Manuscrito 109, número 5. Papel que contiene las medidas, cuenta y proporción, así como las condiciones del asiento pactado entre el Contador Meneses, en representación del Gobierno, y don Pedro de Santa Cruz, para la fábrica del galeón *Nuestra Señora de Loreto* (1614-1621).
12. *Relación de Gobierno del Principe de Esquilache*, publicada por Fuentes, I, pp. 108-109.
13. *Relación de Gobierno del Principe de Esquilache*, publicada por Fuentes, I, pp. 109-110.
14. CHAUNU, H. y P. ... *Séville et l'Atlantique.* (Paris, 1959), VIII, p. 1089.
15. Remesas de fondos fiscales para cubrir los gastos de personal, provisiones, pertrechos, etc.
16. Despacho del Licenciado Enríquez, datado en Lima el 7 de noviembre de 1621. Archivo General de Indias. Lima, 328.
17. Archivo General de Indias. Lima, 38.
18. Archivo General de Indias. Indiferente General, 1.869.
19. Archivo General de Indias. Indiferente General, 1958, Lib. 7º, fol. 132v.
20. Archivo General de Indias. Indiferente General, 1870. Consulta de 7 de enero de 1626.
21. Memorial conservado en el Archivo General de Indias. Lima, 149, con el que anuncia remitir un ejemplar impreso del contrato con Lea Plaza y Medina.
22. Archivo General de Indias. Libro de la Armada de la Mar del Sur (3. XII. 1624 - 9.VI.1635). Indiferente General, 2.511.— Guichot, *Historia del Ayuntamiento de Sevilla* (Sevilla), 1897, II, pp. 247-248.
23. Recopilación de Leyes de Indias, Lib. IX. Título XXX, Ley LIV.
24. SUARDO, Juan Antonio... *Diario de Lima.* (Lima, 1936), II, p. 92.
25. *Relación de Gobierno del Conde de Chinchón*, publicada por Lorente, T. II, pp. 79-80.
26. SUARDO, *Ob. cit.*, I, p. 75. V. también pp. 148, 191 y 295.
27. SUARDO, *Ob. cit.*, II, pp. 23 y 81.
28. MEDINA, Fray Antonio de... *Sermón predicado en el Castillo de San Felipe del puerto del Callao [...]* (Lima, 1625), p. 15.
29. SUARDO, *Ob. cit.*, I, p. 276.

NOTAS AL CAPITULO

30. *Recopilación de Leyes de Indias*, Libro III, Título X, Ley XXVIII.
31. SUARDO, *Ob. cit.*, I, pp. 115, 116, 160, 276 y 297 y II, p. 26.
32. *Relación de Gobierno del Conde de Chinchón*, publicada por Altolaguirre, II, pp. 117-121.
33. *Relación de gobierno del Conde de Alba de Aliste*, publicada por Lorente, II, p. 181.
34. CORDOBA SALINAS, *Ob. cit.*, Lib. III, cap. XIII.
35. SUARDO, *Ob. cit.*, T. I, pp. 178-179.
36. *Id. Ibid.*, I, p. 5. Despacho de don Alvaro de Quiñónes Osorio, datado en Panamá, el 8 de setiembre de 1631, con abundante documentación informativa sobre este siniestro. Archivo General de Indias. Lima, 44.
37. *Id. Ibid.*, I, p. 210.
38. *Id. Ibid.*, II, pp. 43 y 45.
39. Despacho del Conde de Chinchón, de 6 de mayo de 1634. Archivo General de Indias. Lima, 45.
40. Despacho del Conde de Chinchón, de 16 de mayo de 1635. Archivo General de Indias. Lima, 46.
41. Cédula de 7 de febrero de 1636. Archivo General de Indias. Lima, 572, fols. 135v-137.
42. Cédula de 1º de abril de 1636. Archivo General de Indias. Lima, 572. fols. 164v-166.
43. *Crónica agustina*, Lib. I, cap. II, fol. 17.
44. *Relación de Gobierno del Marqués de Mancera*, publicada por J. T. Polo, pp. 30-34 y 46-50.— MENDIBURU, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, artículo Toledo y Leiva.
45. CHAUNU, *Ob. cit.*, VIII, p. 1089.
46. Recopilación de Leyes de Indias, Lib. IX, Título XXVIII, Ley XXII.
47. MOREYRA Y PAZ SOLDAN... *Fábrica de galeones en el astillero de Guayaquil en la época del Marqués de Mancera*, en: *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial* (Lima, 1944), pp. 101-104, a base de los datos obtenidos en los libros originales conservados en el Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda.
48. Biblioteca Universitaria de Sevilla. Colección Marqués del Risco. Vol. 17 (330/134), fol. 21v.
49. Esta defensa se imprimió en un folleto, de 26 páginas, que apareció en 1656. El P. VARGAS UGARTE, en *Impresos Peruanos (16-51-1699)*, pp. 33-34, señala la existencia de un ejemplar en la Biblioteca Nacional del Perú.
50. MUGABURU... *Diario de Lima*. (Lima, 1917), I, p. 50.
51. *Relación de Gobierno del Conde de Salvatierra*, editada por POLO, pp. 68-69, y *Relación de Gobierno del Conde de Alba de Aliste*, editada por ALTOLAGUIRRE, T. II, pp. 144-145.
52. MUGABURU, *Ob. cit.*, I, pp. 19-20.
53. Despacho del Virrey Conde de Alba de Aliste, de 15 de agosto de 1658. Archivo General de Indias, Lima, 297.
54. Consulta de 29 de mayo de 1659. Archivo General de Indias. Lima, 259.
55. *Relación de Gobierno del Virrey Conde de Alba de Aliste*, publicada por LORENTE, T. III, pp. 133, 137 y 168-169.
56. MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículo Ruiz Lozano.
57. *Relación de Gobierno de la Audiencia interina, al Conde de Lemos*, editada por LORENTE, T. II, pp. 208-209.
58. Cédula al Conde de Lemos, de 27 de junio de 1672. Archivo General de Indias. Lima, 574, Lib. 28, fols. 303-309.
59. *Relación de Gobierno de la Audiencia, dada al Conde de Castellar*, editada por LORENTE, T. II, pp. 274 y 277.
60. Despachos del Conde de Lemos de 22 y 30 de diciembre de 1668. Archivo General de Indias. Lima, 67.
61. Párrafo 82, inédito, de la Relación de Gobierno evacuada por la Audiencia al Conde de Castellar, omitida en la edición de LORENTE de dicho documento oficial.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

62. V. también la Consulta de la Junta de Guerra del Consejo de Indias, de 23 de mayo de 1676. Archivo General de Indias. Lima, 297.
63. *Relación de Gobierno del Conde de Castellar*, editada por Fuentes, I, p. 235. V. también MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículo Cueva Enriquez.
64. V. los respectivos diarios de navegación, existentes en la Colección Navarrete, del Museo Naval de Madrid, Vol. XX, fols. 576-649.
65. Despacho del Conde de Castellar, de 2 de enero de 1675. Archivo General de Indias. Lima, 73.
66. Despacho del Conde de Castellar, de 2 de enero de 1675. Archivo General de Indias. Lima, 73.
67. Cédula de 12 de agosto de 1676. Archivo General de Indias. Lima, 574, Lib. 28, fols. 282-283.
68. Cédula de 16 de noviembre de 1676. Archivo General de Indias. Lima, 574, Lib. 28, fols. 301-301v.
69. *Relación de Gobierno del Arzobispo-Virrey Liñán y Cisneros*, publicada por Fuentes, I, pp. 342-344.— MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículo Liñán y Cisneros.
70. Cédula al Arzobispo-Virrey, de 24 de octubre de 1679. Archivo General de Indias. Lima, 575, Lib. 29, fols. 180-180v.
71. Despacho del Arzobispo-Virrey Liñán y Cisneros, de 14 de julio de 1681. Archivo General de Indias. Lima, 304.
72. *Despacho del Duque de la Palata, de 14 de diciembre de 1682. Relación de Gobierno*, editada por Fuentes, II, pp. 269-273.
73. Cédula de 3 de mayo de 1683.
74. *Relación de Gobierno del Duque de la Palata [...] editada por Fuentes, II*, pp. 344-347.
75. Cédula de 3 de mayo de 1688. Archivo General de Indias. Lima, 575, Lib. 31, fols. 268v.-269v.
76. Cédula de 3 de mayo de 1688. Archivo General de Indias. Lima, 575, Lib. 30, fols. 270v-273.
77. Despachos del Conde de la Monclova, de 18 de noviembre de 1690, 31 de diciembre de 1691, 5 de agosto de 1692 (dos), 15 de octubre de 1693, 11 de agosto y 3 de setiembre de 1696 y 11 de febrero de 1699, publicados por MOREYRA-CESPEDES... *Virreinato Peruano. Documentos para su Historia [...] (Lima, 1954-1956)*, T. I, pp. 90-91, 179-186, 229-233, 233-235 y 312-315; II, pp. 124-126 y 143-159, y III, pp. 43-45. El Memorial del Tribunal del Consulado figura colacionado por VARGAS UGARTE. *Impresos Peruanos (1651-1699)*. (Lima, 1954), pp. 224-225.
78. *Relación de Gobierno de la Audiencia al Marqués de Casteldosrius*, publicada por Lorente, T. II, pp. 290-291.
79. CAPPÁ, *Estudios Críticos*, XI, Parte 3a., p. 204.
80. *Relación de Gobierno del Marqués de Castelfuerte*, editada por Fuentes, T. III, pp. 225-226, y MENDIBURU... *Ob. cit.*, artículo Armendáriz.
81. ALCEDO Y HERRERA, *Aviso [...]*, pp. 320-321.
82. V. su *Tratado juridico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el corso [...] (Cádiz, 1746)*.
83. *Relación de Gobierno del Marqués de Castelfuerte*, editada por Fuentes, T. III, pp. 252-256.
84. *Idem, Ob. cit.*
85. JUAN Y ULLOA... *Noticias Secretas de América*, Primera Parte, cap. III.
86. *Noticias Secretas de América*, Primera Parte, cap. V.
87. *Véase Individual y Verdadera Relación de la extrema ruyna que padeció la ciudad de Los Reyes, con el horrible temblor de tierra [...] (Lima, 1746)*. Archivo General de Indias. Lima, 787. V. también ODRIOZOLA, *Ob. cit.*, pp. 172-177.
88. *Relación de Gobierno del Conde de Superunda*, publicada por Fuentes, T. IV, pp. 262-267, 270-271, 285-286, 332-333 y 337.
89. *Relación de Gobierno del Virrey Amat*, publicada por Rodríguez Casado y Pérez Embid (Sevilla, 1947), pp. 767-802. Se inserta asimismo, un estado de los pertrechos existentes en los almacenes del Callao, al 28 de Setiem-

NOTAS AL CAPITULO

- bre de 1775, y un cuadro de la dotación y gastos de un navio de guerra de 64 cañones (pp. 779-795).
90. Archivo General de Indias. Audiencia de Lima, 1.035. V. Real Academia de la Historia. Colección Muñoz, A 65.
 91. V. los planos de la isla y del puerto de Santa Maria Magdalena, levantados por el Alférez de Fragata don Juan Hervé, primer piloto de la Armada. Archivo General de Indias. Audiencia de Lima, 1773.
 92. Las detalladas relaciones de esta expedición se dieron a la publicidad en el *Diario de Lima*, del 1º de junio de 1792. V. también el artículo sobre Boenechea en el *Diccionario Histórico-Biográfico* de MENDIBURU.
 93. El manuscrito existe en la Real Academia de la Historia de Madrid, Colección Muñoz, T. LXVI, fols. 195 a 225 v. V. también IZAGUIRRE, *Historia de las misiones franciscanas en el Oriente del Perú*, Cajamarca, 1925, T. III.
 94. V. el diario de esta expedición, formado por el Capitán Pantoja, conservado en la Biblioteca Provincial de Sevilla. Manuscritos 330 107, en un volumen de 74 folios.
 95. V. RODRIGUEZ CASADO PEREZ EMBID... *Memoria de Gobierno del Virrey Amat* (Sevilla, 1947), pp. LXXII-LXXVIII y cap. 24 de la segunda parte.
 96. *Memoria de Gobierno del Virrey Croix*, editada por Fuentes, V, pp. 246-252. Hay importante documentación sobre el conjunto de estas expediciones a Tahiti en el Archivo General de Indias. Audiencia de Lima, 1035.
 97. *Relación de Gobierno del Virrey Guirior*, publicada por Lorente, T. III, pp. 109-113.
 98. MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículos, Guirior, Jáuregui, y Vacaro.
 99. Archivo Nacional de Chile. *Fondo Antiguo*, 27. Un volumen de 188 folios, con datos y observaciones náuticas de mucho interés.
 100. *Relación de Gobierno del Virrey Croix*, publicada por Fuentes, en el T. V, pp. 254-265, y MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículo Croix.

Capítulo II

LA MARINA MERCANTE

NOTAS GENERICAS

SOBRE EL MOVIMIENTO MARITIMO MERCANTIL

La verdad es que pocos núcleos comerciales como el que constituía, dentro del gran virreinato de Lima, el Perú en sí, podían haberse abastecido en forma autónoma, sin dependencia de otras fuentes de aprovisionamiento. La fecundidad de su suelo en los valles de la Costa y de la Sierra; abundancia de metales preciosos y todo género de primeras materias de los distintos reinos de la naturaleza, le hubieran permitido una economía de ciclo cerrado, pero la estructura de su vida económica, limitada en lo fundamental a la explotación de la minería, y la falta de artículos suntuarios, hizo necesario el intercambio con otras zonas del continente o del Viejo Mundo. Esta fue la razón de ser del sistema de las flotas y armadas, que predominó hasta las postrimerías del siglo XVII, en que fue sustituido en un primer momento por el tráfico irregular de las embarcaciones de pabellón francés, hasta que la normalización de la situación política de la monarquía permitió reanudar arcaicas fórmulas, que al fin y a la postre tuvieron que ceder el terreno al comercio y navegación que escogió otras rutas, hasta culminar en un último período con el régimen del libre comercio.

A despecho de las trabas que las autoridades metropolitanas habían ido poniendo al comercio exterior del virreinato, no por otra razón que por la de ceder a la presión de los comerciantes

y armadores radicados en Sevilla, grupo decisivo en muchos aspectos de la política comercial española, el referido intercambio comercial se desarrolló lozano, cuando no sufría los inconvenientes derivados de las actividades de los piratas. Es inobjetable que desde mediados del siglo XVI, y cada vez con mayor firmeza, se incrementó el comercio de cabotaje y el de altura a lo largo de las costas del Pacífico. La propia Corona tuvo que ceder ante la realidad, y consta que en 1677, en una junta convocada en Madrid para deliberar sobre problemas derivados de la administración económica de los territorios ultramarinos, en cuya oportunidad se compulsaron varias propuestas de don Gabriel Fernández de Villalobos, Marqués de Barinas, al referirse al comercio fraudulento, se llegó a la conclusión de que era mejor consentirlo.

De los documentos conservados en el Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda concernientes a los reconocimientos y aforos de las embarcaciones que entraban y salían del Callao, se deduce que el número de las mismas fluctuaba alrededor del medio centenar, con tendencia permanente al aumento. La mayor parte tenía como punto de destino Guayaquil y Panamá por el Norte, y Arica y Valparaíso en el Sur, aunque no son escasos los veleros que alargaban el viaje hasta Centroamérica o hasta los puertos sureños de Chile. En proporción, era muy considerable también el número de los buques que realizaban el comercio de cabotaje, al punto de sumar el triple de unidades dedicadas a este servicio a lo largo de nuestra costa, si bien el tonelaje de las mismas era inferior al de las naves del servicio con puertos lejanos. En este último ramo se registraban de ordinario unas 150 embarcaciones a principios del siglo XVII. Este intercambio no sólo contribuía al abastecimiento de la población, sino que daba fundamento a una riqueza más amplia.

EL LITORAL Y LOS PUERTOS DEL PERU

El Perú bien podía considerarse como la faja que se extendía desde Buenaventura hasta los puertos del extremo Sur de Chile, alrededor de los 40°. El relieve del territorio invitaba a dejar de lado las viejas rutas del imperio incaico, que se desarrollaban en dos vías troncales por la Costa y la Sierra, y utilizar las rutas marítimas. Punto de convergencia obligado era el puerto del Callao, que servía a Lima, de donde arrancaban las dos corrientes: de un lado, el cabotaje, que servía fundamentalmente para el aprovisionamiento de víveres y artículos de primera necesidad, y de otro lado, la gran ruta comercial, que conectaba al Perú con la metrópoli a través del Istmo de Panamá. Para vencer la dificultad de la distancia y el costo de las comu-

nicaciones con Europa, el Perú tuvo que recurrir a la explotación de las minas, que suministraban los metales preciosos con los cuales trocar los artículos suntuarios provenientes de Europa.

Los puertos mayores, como queda dicho, eran aquellos en los cuales se concentraba el tráfico comercial.

Después del Callao, el segundo en importancia en el litoral del Pacífico durante buena parte de la época virreinal fue Guayaquil. Situado en un ensanchamiento del estuario del río Guayas, al cual converge la red hidrográfica más densa del Ecuador costero, el puerto estaba orientado hacia el Perú y para servir de extractor de la zona húmeda y cálida del Ecuador productor de cacao. Estaba situado al fondo de la hendidura más profunda de la costa, pues se internaba cincuenta millas tierra adentro, con una boca que alcanzaba dieciocho millas. Cierto es que también algunos inconvenientes se ofrecían en Guayaquil, entre los cuales destacaba, para la navegación de la época, atendida a los vientos o al remo, el hecho de que sólo podía remontarse el río en pleamar y descender en bajamar, dada la velocidad y violencia de la corriente. Guayaquil redistribuía en toda la costa, desde Panamá hasta Chiloé, el cacao; a cambio de éste, se importaban víveres, mercaderías procedentes de España, de México y pacotilla asiática o filipina. Como ya se ha explicado en su lugar, Guayaquil fue la base de astilleros muy importantes, desde los principios del siglo XVII. La verdad es que este importante capítulo de las construcciones navales está aún por escribirse, y pudo llegar a desarrollarse una gran industria gracias a las cuantiosas reservas de madera que formaban árboles gigantescos de la foresta tropical, que proporcionaban madera resistente a la *broma*, de donde se obtenían planchas de diversa utilización. Como lugares de industrias auxiliares figuraban Piura, de donde se importaba el copé, que era un bitumen oleoso para carenar; de Portoviejo se obtenía la fibra de cabuya que se empleaba para jarcia y estopa; Chimbo, puerto fluvial contiguo a Guayaquil, proporcionaba la lona; Nicaragua facilitaba pez y finalmente de Chile se acarreaba cobre. Solamente había que importar de España la clavazón, herraje y anclas, puesto que en nuestro continente no existían en explotación yacimientos de hierro que suministrasen esta materia.

Aproximándose al Callao, se extendía la costa norteña. En ella se hallaban los valles, que ofrecían alimento al Perú de las minas. Los puertos principales eran Paita, Huanchaco y Santa, con fuerte porcentaje en favor del segundo. Al extremo Norte se hallaban Tumbes, que por la dificultad de acceso fue bien pronto abandonado, y era de hecho sólo una playa. Así vino Paita a ser el primer puerto de aquel sector. Por él Piura exportaba víveres, azúcar (ya desde 1560 funcionaba un ingenio) y sal. En dicho puerto hacían escala todos los navíos que iban y

venían de Panamá y Centroamérica. Aparte, se mantenía un intenso tráfico de cabotaje, en balsas, con Guayaquil, que cubría las necesidades de madera, de que carecía la zona de Piura. En Paita faltaban agua y leña, siendo necesario acarrear el líquido elemento en balsas desde grandes distancias.

Trujillo estaba situado en medio de una región en que se producía azúcar, cueros y excedentes de cereales. En Saña, en las inmediaciones de Chiclayo, se producían cordobanes y harinas, las cuales tenían una gran salida en Panamá. Trujillo monopolizó todo el comercio de la costa Norte con Panamá. Tenía una fuerte densidad demográfica, a base económica del azúcar y de la ganadería, en especial de porcino. Trujillo también actuaba como redistribuidor de mercaderías a todo lo largo de la costa de aquel sector, y hacia el interior, a zonas de minería, y de producción deficitaria en artículos de primera necesidad. En Santa había trapiches de azúcar.

Lima, con su puerto el Callao, era de hecho la capital económica de la costa. Se surtía del Norte, y servía de canal para el Sur minero. En efecto, venía a ser como la bisagra o el punto de intercambio en donde se practicaba la economía de largo radio de acción. Allí se concentraban bienes y servicios. Disfrutaba de la inmensa ventaja de poseer un puerto amplio y seguro, con una rada anchurosa, capaz y limpia, con dos entradas, defendido de cualquier embate por la isla, que en el siglo XVIII se vino a llamar de San Lorenzo.

En 1600 el Callao registraba un movimiento de 250 a 300 naves¹, y el cronista Lizárraga pondera que en la bahía se hallaban permanentemente unos cuarenta navíos anclados. La escala en el Callao era obligada para la navegación por nuestras aguas. Para la navegación desde el Sur hacia el Norte, a caballo de la corriente peruana, la escala era deseable para refrescar víveres y reabastecerse; en sentido inverso, hacían falta nueve meses para llegar desde Panamá hasta Chile: tres de Panamá al Callao, tres en este puerto, para completar el cargamento, y otros tres para alcanzar el puerto de destino en Chile. Ya en el siglo XVII estos plazos se acortaron, de resultas de un mejor conocimiento de los vientos y de las corrientes, así como de un mejoramiento de las técnicas de navegación, al punto de que ya Lizárraga habla de que eran necesarios para ir del Callao a Chile solamente veinticinco a treinta días.

A unas doscientas leguas del Callao, en Arica, largaban el ancla todos los años una veintena de navíos anualmente. Arica podía asimilarse a un puerto franco de nuestros días, pues no se cobraban en él derechos de aduana, privilegio establecido con la finalidad de favorecer el aprovisionamiento de la altiplanicie, siempre deficitaria en la producción de diversos productos indispensables para las grandes aglomeraciones humanas,

como el caso de Potosí. La máxima incidencia de embarcaciones se registraba en abril, en que acudían a embarcar los caudales de plata destinados a servir de elemento de trueque en Panamá por artículos procedentes del Viejo Mundo. La referida exoneración de impuestos para los productos de la tierra que se introdujesen por Arica fomentó la importación de ropa, paños de Quito, cordobanes, aguardiente, jabón, tinta, brea y gran proporción de mercaderías de Castilla, sobre todo hierro, ya en platinas, ya manufacturado (barretas, rejas, lampas, azadones) que era instrumental indispensable para las exportaciones mineras.

Valparaíso absorbía de preferencia telas, lo que indica que no se producían en Chile, pues por término medio se importaba por aquel puerto un millar de fardos anualmente; panes de azúcar, en cantidad de tres millares y medio por año; botijas de miel alrededor de quinientas al año. En el renglón de telas, se importaba paños, tocuyos, pabellones, petates, pabilo, tolo, zarza, frazadas, badanas, tabaco de Saña (unos cincuenta fardos anuales), tabaco de Bracamoros, chocolate, cajones de vidrio, planchas de plomo; y entre los productos de Castilla, ropa, especias, papel, cera, hierro en platina, etc.

Coquimbo y Concepción revelaban análogas necesidades, pues así como por Valparaíso se importaba aceite, cabos de fierro en platinas, y hasta calesas armadas, por dichos puertos se introducía ropa, azúcar, miel y pólvora. Valdivia consumía pólvora, ropa, tabaco de Saña, estopa, plomo, estaño y armas de fuego, así como aceite, miel, aguardiente y menestras.

De otros puertos conviene destacar Guañape, por donde se traficaba aguardiente en botijas; Saña, que también registraba aguardiente, vino, zurrónes de sebo, cobre en planchas, y refinado, necesario para las pailas en las cuales se producía el famoso jabón; Casma y Huambacho (actual Samanco) se interesaban por aguardiente, vino y cobre, y Trujillo dejaba circular aguardiente, alrededor de un millar de botijas anualmente, vino, yerba mate, zurrónes de sebo, cobre refinado, labrado y en bruto, madera de alerce (hay remesas de 400 tablas en un año).

Por lo que se refiere a los puertos inmediatos al Callao, en 1630 se importaban de Pisco unas 150,000 botijas de vino; de Nazca, que exportaba sus productos por las caletas de San Nicolás y Caballas, unas 100.000 botijas; de Ica, otro tanto; de guarapo, 100,000 botijas de Cañete, Chíncha, Chancay y Huaura; de Barranca y Santa, unas 140.000 hanegas de trigo, y 15.000 de maíz. De Chile venían de 10.000 a 11.000 quintales de sebo; además, cordobanes y cueros para suelas y badanas; de Saña se traía jabón. Miel de caña, en cantidad de diez a once mil botijas, se traía de Pisco, Cañete, Chancay, Huaura y Trujillo; de Huaura, Santa, Trujillo y Saña, se importaba más de 30,000 arrobas de azúcar; arroz, se traía de Saña y de Trujillo en boti-

jas, al rededor de seis mil por año; de Chile, lentejas, anís, hilo de acarreto; más de diez mil libras de almendras, y gran cantidad de cocos. De Nicaragua venían anualmente más de 25 mil quintales de brea; de Campeche, se traía cera, miel de abejas, bálsamo de Michoacán y cañafistola. Finalmente, de Guayaquil venían unas treinta a cuarenta mil cargas de cacao, en las dos cosechas anuales, jarcia y sogá, más de cinco mil quintales, y alrededor de veinte a treinta navíos cargados de maderas amarillas y robles².

Valdivia consumía pólvora, estopa, tabaco de Saña, plomo, sal, estaño y armas de fuego, acero, miel, aguardiente y menestras. Guayaquil absorbía crecida cantidad de bayetas de la tierra, vino, acero, aguardiente en cantidades muy considerables, pues anualmente se consignaban a dicho puerto unas 2.500 botijas, planchas de estaño, de plomo y de cobre en bruto y labrado, con destino a los astilleros. Panamá era un mercado muy importante para aguardientes, vino, aceite, sebo, vinagre, muchísima harina, al extremo de que hubo año en que se consignaron unos dos mil zurroneos de harina, menestras y cacao, pólvora, bronce y cobre en bruto y refinado. A Centroamérica —principalmente Sonsonate y El Realejo— se exportaba en gran escala, y casi exclusivamente, aguardiente de Pisco (alrededor de 500 botijas anuales), vino (por encima de las dos mil botijas al año) y aceite de oliva³. A puertos norteños: a Guañape, aguardiente; a Saña, aguardiente, vinos, zurroneos de sebo; y cobre en planchas y refinado; a Trujillo aguardiente (aproximadamente un millar de botijas al año), vino, yerba mate, zurroneos de sebo, cobre refinado, labrado y en bruto, madera de alerce (hay remesa de 400 tablas en un año) y a Casma y Huambacho, aguardiente, vino y cobre.

Tratando más detalladamente los puertos más frecuentados, debemos señalar Arica, Ilo, Pisco, Callao, Huarmey, Santa, Trujillo, Saña o Chérrepe y Paita.

La importancia de Arica como punto de embarque de los caudales argentíferos que procedían del Alto Perú, y en grado muy apreciable de Potosí, fue verdaderamente trascendental. De la cuantía del comercio que por aquel puerto se desarrollaba es detalle significativo que los funcionarios fiscales de Panamá despachaban navíos directos a Arica, sin escala en el Callao. Se derivaba de esto que los cargadores de ropa escamotearan crecida suma de derechos aduaneros por importación de ropa, que venía sin figurar en los registros (o sea los actuales manifiestos), o suponiendo unos géneros en lugar de otros, o bien declarando una caja de hilo en lugar de la que traían efectivamente, que solía ser de seda, y por el estilo se practicaban grandes fraudes con otros cargamentos, y como el registro con los números y piezas, el fraude al Fisco era de un volumen muy considerable.

El Virrey Don José Antonio Manso de Velasco,
Conde de Superunda (Museo Nacional de
Historia.) *Foto: Manuel Romero.*



LESD.
 José **AM** Manso
 de Velasco, Conde
 de Superunda, Cav
 llero del Orden de S.
 go Teniente General de los R.
 de **SM.** Gentil hombre de
 mara. Con entrada y de su Re
 Consejo, Virrey Governador y
 General de los Reinos del Peru, F
 esta bloco d'ord de la Ciudad de **LIM**
 l'cedido del **Callao**, que se amura
 por el terremoto del año de 1746. R.
 dificador de la **Sy**glesia **Cathe**
 dral **Metropolitana** y primado
 de las **Indias Occidenta**
 es, **Zeloso** y **Amoroso** Aun
 tador del **RErario**, Dic
 no de eterna memoria
 por su piedad
 Año **Lima** por **don**
Borja



El Virrey Don Manuel de Amat (Museo Nacional de Historia). *Foto: Manuel Romero.*

Estas operaciones dolosas se realizaban al amparo de una Cédula, que habían logrado obtener los mercaderes para que no se efectuase reconocimiento alguno de los fardos, lo que no ocurría en el Callao, donde la experiencia y la mayor energía de las autoridades no permitían llevar adelante estos engaños. El fraude era tan notorio, que en el bienio 1606-1607 los derechos aduaneros en Arica habían alcanzado escasamente unos dos mil pesos, cuando en dicho lapso habían estado descargando mercaderías que bien aforadas en el Callao, hubieran satisfecho unos 6.000 pesos⁴.

Ilo era una rada que a principios del siglo XVIII fue ocupada principalmente por buques mercantes franceses, como se echa de ver en la *Relación* de viaje de Frezier (pág. 155). Allí se hacía aguada y se cargaba el mejor aceite del Perú, y frutos y azúcar. El Callao formaba una amplia rada, defendida de la marejada por la isla, que la transformaba en el fondeadero más idóneo a la mitad de la derrota entre Guayaquil y Arica. Sus aguas profundas, refrescadas por la corriente, hacían que la *broma* (un molusco terebrante que dañaba los cascos en las aguas tropicales), no continuase su dañina labor. Aunque no estaba en la desembocadura de un río caudaloso o en la encrucijada de rutas terrestres, el Callao tenía detrás de sí a Lima, núcleo del Virreinato. Por el Callao salían del Perú los tesoros para la Metrópoli; en el Callao tenía su extremo final la carrera desde Panamá, que tenía su otro punto terminal en el Guadalquivir. Por allí se canalizaba, para ser distribuido en Lima, el conjunto de mercaderías que se había concentrado en Sevilla, como a su vez Sevilla servía de punto de dispersión de los metales preciosos provenientes del virreinato peruano. Era, después de Portobelo y del Istmo de Panamá, el núcleo de concentración comercial más intenso. Era habitual que hubiese fondeadas en la rada una cuarentena de embarcaciones.

Callao era el gozne obligado, pues ningún navío podía entonces seguir de largo en su travesía de un puerto norteño a otro situado en el Sur, sin hacer escala en el Callao, o a la inversa, con lo que en aquel puerto confluían las actividades marítimas de todo el virreinato peruano, aunque sólo a fines del siglo XVII se construyese en él muelle y demás elementos para el desembarco de las mercaderías y los pasajeros⁵. Tanto a la salida, como a la entrada de todas las embarcaciones, un funcionario fiscal procedía a efectuar una inspección. Se anotaba el nombre de la nave, tipo de la misma, nombre del maestro, destino o proveniencia.

El comercio con el litoral norteño, que de un modo genérico recibía el nombre de los Valles, comenzó a adquirir un auge extraordinario desde que se estableció una exención con el pago del impuesto del almojarifazgo en favor de los navíos que trans-

portasen víveres desde Santa por el Norte hasta Nazca por el Sur, con destino al Callao. Dicha exención se declaró desde la época del Marqués de Cañete, cuando se estableció el abono de dicho impuesto sobre los frutos de la tierra. Asimismo se estableció que no pasaran revisión de los funcionarios aduaneros, en razón de la poca importancia de dichos cargamentos, ajustándose el pago de los derechos a una declaración jurada que presentarían los patronos de las naves, a fin de ahorrar la molestia de inspección o revisión de las expediciones. Esta franquicia se hizo extensiva a la sombra de la negligencia, a otros productos que no eran de necesidad primaria. Dicha franquicia se aplicaba exclusivamente a las que realizaban el tráfico de cabotaje con los llamados Valles. Se deja suponer la cuantía del fraude de los derechos aduaneros que con esta licencia se toleraban, pues por otra parte el Escribano Mayor de la Mar del Sur reclamaba la prerrogativa de acreditar escribanos en tales barcos y navíos de cabotaje, pretendiendo que fuesen obligados a someterse a tal registro. Los armadores se opusieron a esta pretensión, alegando que si tuviesen que correr a cargo del sustento de un escribano, no quedaría margen para sus módicas ganancias⁶.

LAS RUTAS PRINCIPALES

El Callao era el verdadero punto radial, desde donde manaba una intensa corriente que distribuía, por todos los puntos cardinales del virreinato, las manufacturas y artículos importados de Europa y de la Nueva España, por donde afluían mercaderías de la lejana Asia, que se reunían en Lima como depósito obligado. Fue un nudo de tránsito para el juego de la importación y de la exportación, y ya que no estrictos imperativos geográficos lo explicasen, su papel privilegiado de capital del virreinato austral y el enérgico monopolio legal convirtió al puerto que nos ocupa en eje comercial y encrucijada.

La derrota del Callao a Guayaquil se regía oesnorueste hasta montar los farallones de Huaura; desde ellos se continuaba navegando al noroeste y noroeste cuarta al Norte, hasta estimarse en poca más latitud que la isla de Lobos de Afuera, desde la cual se seguía gobernando entre el Norte y el noreste hasta descubrir o ver la tierra inmediata a ella, que se llevaba a la vista hasta entrar en el puerto de Paita, tratando siempre de mantenerse alejado de la Punta de la Aguja, por ser muy rasa y penetrar mucho en el mar, con peligro para la navegación.

Regularmente, al hacer este viaje, si se entraba en Paita, y no se habían logrado descubrir las islas de Lobos en el día, estando por su latitud, se ponían a la capa de noche, y si no

seguían hasta tomar el referido puerto, se les hacía el resguardo necesario en el arribo; en caso de proseguir el viaje, de modo que se hiciese resguardo a los Negrillos, bajos de piedra, que mediaban entre Paita y Cabo Blanco, siendo este último donde comenzaba la ensenada de Guayaquil.

Los vientos que soplaban de ordinario eran del cuadrante Sur, de donde rolaban al sureste en verano; en las inmediaciones de la costa había terrales por la mañana, que eran vientos suaves del Este. Los viajes en toda estación eran muy prolongados de Paita al Callao, pues si los navíos se querían apartar mucho de la costa, los vientos que les rodean desde 10 a 12 leguas de distancia de ella del Sur, para el suroeste, y si la deseaban llevar a la vista y ganar la distancia dando bordos, descaecían en el uno lo que ganaban con el otro, a que había que agregar que siendo en el invierno corrían las aguas con violencia hacia el Norte, y el noroeste, contrariedad que hacía más dilatados todavía los viajes. En el verano solía no conocerse movimiento en ellas, y si lo tenían hacia el Norte era en muy poca velocidad. Lo más regular era que si se dirigían hacia algún puerto, lo hiciesen hacia el Oeste. Por esta razón, la mayor parte de los veleros que salían de Paita al Callao, se mantenían bordeando sobre la costa con la esperanza de adelantarse lo que no lograban empujados por el viento.

En todo tiempo era penoso por lo dilatado el viaje hacia el Sur, pues era feliz el navío que singlaba la ruta Paita-Callao en cuarenta o cincuenta días, y no tenía que arribar, al cabo de ellos, al mismo puerto de Paita de donde zarpara, según era el caso que ocurría con frecuencia, no siendo novedad allí el que se viesen obligados a reanudar la navegación dos o tres veces, particularmente cuando la embarcación se tenía poco a barlovento, pues en este caso solía estar batallando un año por conseguirlo, pues hay que tener en cuenta que en los puertos intermedios había que proveerse de víveres, lo que demandaba dos y tres meses⁷.

EL MOVIMIENTO MARITIMO DEL CALLAO ENTRE 1615 Y 1618

En dicho lapso, setenta y cinco embarcaciones figuran en las páginas de los libros de reconocimiento de los funcionarios fiscales del Callao, divididos en navíos (52) y barcos (23), distinción que no se refiere a un tipo determinado, sino al género de cabotaje. Navío era término genérico, y englobaba la armada del Rey; la marina mercante comprendía ocho fragatas o zabras; un galeón —el *San Francisco*— y dos balandras. Los barcos gozaban de una licencia de navegación limitada a se-

senta leguas a uno y otro flanco del Callao (180 millas, aproximadamente, hacia el Norte y otras tantas hacia el Sur). Servían para el intercambio con los valles costeros, pero se extendían hasta Arica.

En el libro donde se registraban las características de las embarcaciones no se mencionan las embarcaciones pesqueras, ni las balsas de los indígenas, ni las eventuales que arribasen piloteadas por extranjeros, contadas desde luego. Los barcos se identifican por su nombre y el de su maestre, simultáneamente, pues había varios con el mismo nombre —*Concepción*, *Nuestra Señora del Rosario* (4), etc.— y usaban por lo general nombres piadosos o de santos. Entre los armadores figuran en 1621 los jesuitas de Buenos Aires como dueños del navío *San Lorenzo*; asimismo, el banquero Juan de la Cueva poseía un buque.

En 1615 el movimiento acusó 53 entradas de navíos y 52 salidas, y 116 entradas de barcos y 118 salidas; en 1616, entraron 53 navíos y salieron 52, y entraron 116 barcos y salieron 120; en 1617 entraron 53 navíos y salieron 49, y entraron 121 barcos y salieron 132; en 1618, entraron 43 y salieron 55 navíos, y entraron 160 y salieron 161 barcos. Distribuidos por meses: abril registra 146 entradas y salidas; enero, 139; marzo, 135; noviembre, 132; junio, 130; octubre, 122; mayo y agosto, 115; setiembre, 114; diciembre, 112; febrero 105 y julio, 99.

En realidad, estos globales se descomponen: los navíos y barcos tenían cada uno su movimiento propio. De esta suerte, sobre menos de la mitad (44%) de los navíos, los barcos realizaban el triple de entradas o salidas, alrededor de dos navíos por semana contra un barco diariamente. En 1615, el movimiento de los barcos representó el 70% del movimiento total; en 1618, el 76%.

Los navíos realizan una campaña de primavera (octubre-noviembre) y otra de otoño (marzo-abril); en cambio, los barcos no presentan estos vacíos: se ve que el pleno empleo era necesario en estas pequeñas embarcaciones si bien su ritmo era inverso al de los navíos.

Con veinticuatro puertos se mantenían relaciones desde el Callao, con un cabotaje que se extendía sesenta grados, desde Acapulco hasta Concepción, incluyendo Chancay, Huaura, Huacho, Barranca, Casma, Samanco (entonces llamado Huambacho), Guañape, Huanchaco, Saña, Guayaquil, Manta, Panamá (Perico), Sonsonate, El Realejo (hoy La Posesión), Acapulco, hacia el Norte. Por el Sur, Cañete, Chíncha, Pisco, Caballas, Nazca, Arica, Coquimbo, Valparaíso y Concepción.

Por orden de importancia figuraban Arica por la plata; Guayaquil, arsenal de la marina del Pacífico y puerto de maderas tropicales, algodón y cacao; Valparaíso que embarcaba cobre,

LA MARINA MERCANTE

pieles; Trujillo, el granero del Perú; El Realejo y Sonsonate, con brea y tabaco. De Huaura, sal, que se iba y regresaba al Callao en un mes.

La mitad de los barcos que navegaban del Callao para Panamá, ya cargados de vinos del Sur, cargaban en Trujillo harina o granos, maíz, azúcar, y subproductos. Los barcos cubrían el comercio de vino con Pisco, Caballas, Nazca y Chincha; el pisco o aguardiente: unos cincuenta navíos por año cubrían el giro, con una frecuencia de dos meses.

Gracias a las corrientes y los vientos, era fácil y rápido navegar del Callao a Panamá todo el año, pero sobre todo desde enero hasta marzo.

En el sistema de comunicaciones marítimas, se organiza un sistema de convoyes, desde Drake, que está manifiestamente calcado del que funcionaba en el Atlántico. A lo largo del siglo XVII su cronología acusa una tendencia al retardo y a una frecuencia bienal. La alteración del ritmo, cuando sobrevino la recesión de mediados del siglo XVII, trajo consigo por consecuencia la reducción en el ritmo paralelo del Pacífico, que se tradujo en la lenta traslación de la anualidad a una casi bienalidad del siglo XVII, espaciándose cada vez más los convoyes, hasta llegar al colapso total en el último decenio de dicha centuria.

RITMO DE LOS CONVOYES COMERCIALES

El convoy del Pacífico o "Armada del Mar del Sur" se reducía a cuatro o cinco navíos agrupados en torno de la Capitana y la Almiranta. A principios del siglo XVII se produjo paulatinamente la traslación de abril-mayo a junio de la llegada de la flota a Panamá.

El ritmo se escalonaba en forma bienal. La rotación de navíos que iban a Panamá requería dos años para retornar, cuando todo transcurría sin perturbación. No se podía cerrar el circuito en un año. Esto prueba la dificultad de esta relación, aparentemente fácil. La dificultad del retorno de Panamá al Callao, las prolongadas esperas en el Istmo, la espera en el Callao y la carena de las naves, en razón del vínculo con los yacimientos mineros del Alto Perú, y su transporte a Arica, son factores que explican este ritmo bienal. Todos estos motivos daban pie para la costosa necesidad de una doble escuadra en orden a asegurar una elemental vinculación anual, y la tendencia en el siglo XVII, cuando surge la recesión, de perder el contacto anual. En los albores del siglo XVII se ve alternar una armada completa de tres o cuatro navíos y una media ar-

mada, de dos, bajo la forma elemental: una Capitana y una Almiranta, a fin de mantener el contacto con la metrópoli⁹.

Lo cierto, desde luego, es que estos convoyes sólo representan una parte del nexo Callao-Panamá. Al lado, y en escala muy superior al Atlántico, infestado de corsarios, los navíos "sueltos", que transportaban cargamentos más reducidos y menos valiosos que las armadas, formaban un número muy considerable. Los navíos de este último grupo eran unidades que por su desplazamiento no quedaban atrás de las que navegaban por el Atlántico. Había las dos categorías siempre: los grandes galeones, utilizados como naves de guerra y para el transporte de los metales preciosos y el azogue desde Chíncha (por donde salía el que se extraía de Huancavelica) hasta Arica, para ser conducido hasta Potosí, y para el retorno desde Panamá hasta el Callao, para llevar las mercaderías de alto valor y gran costo, y al lado, una flota de buques menores y lanchas, que servían entre los Valles y el Callao, para aportar a Lima esencialmente artículos alimenticios y de primera necesidad.

La línea de la plata unía Panamá con Arica y la altiplanicie minera. Este tráfico era atendido por los galeones del Rey. La armada se dividía en dos armadillas, que cubrían la protección de esta línea contra la eventual agresión de extraños. A Arica iban por lo general dos galeones y un patache, para embarcar las barras de plata. En enero-febrero iban a Arica; regresaban en el curso del mes de marzo, o a más tardar en abril. Zarpaban del Callao en abril o mayo, con destino a Panamá, adonde llegaban alrededor de veinte días más tarde. En noviembre-diciembre se hallaban nuevamente en el Callao, ya que el retorno demandaba para superar las 1.340 millas marinas unos tres meses de navegación.

A principios del siglo XVII —en la época del Virrey Príncipe de Esquilache— los dos navíos de la escuadra virreinal eran insuficientes para acoger el crecido contingente de pasajeros y comerciantes que viajaban a Panamá, de tal suerte que era necesario valerse de bajeles auxiliares que navegaban en convoy con aquellas embarcaciones mayores, llevando los caudales y plata que en ellos no habían hallado cabida. La plata se conducía bajo registro, para el abono de los derechos fiscales.

A base de los cuadros estadísticos elaborados por los Chaunu¹⁰, en su obra magistral, trazaremos el régimen de los convoyes, decretado por Felipe II, en Cédula de 27 de abril de 1581, con aplicación al Océano Pacífico, como réplica en estos mares del modelo atlántico, instaurado en aquellas aguas desde una veintena de años atrás, como reacción ante un fenómeno agresivo similar: los piratas. Drake fue el factor que desencadenó la expedición de dicha Cédula, puesto que su incursión se registró en nuestro litoral en 1579. La finalidad de la constitución de

un convoy o armada era amparar por todos los medios posibles los envíos de caudales y de metales preciosos que se remitían a Panamá, camino de Europa, de propiedad tanto del Estado como de particulares, y que en la célebre feria de Portobelo se permutaban por mercaderías y efectos europeos. En segundo término, esos convoyes servirían para escoltar tan ricos cargamentos al regresar desde el Istmo hasta el Callao.

La línea del Perú representaba el 60% del total de naves que echaban el ancla en Panamá, después de superar las 1.340 millas que separaban ambos puntos: Callao y Perico. He aquí el detalle de las embarcaciones que, procedentes de diversos puertos del Perú, hicieron escala en Panamá en 1600, 1601, 1602, 1603, 1604, 1605, 1606, 1607, 1608, 1609, 1626, 1637, 1638, 1651 y 1758.

En 1600, largaron el ancla en Panamá 9 naves procedentes de Trujillo (7 navíos y dos barcos), a razón de 1 en enero, 1 en marzo, 2 en abril, 1 en agosto, 1 en setiembre, 1 en octubre y 2 en noviembre. Del Callao llegaron 5 embarcaciones (cuatro naves y un navío), distribuidos en enero (1) y mayo (4).

En 1601 llegaron de Trujillo ocho unidades (ocho navíos), a saber: 1 en enero, 1 en junio, 3 en julio, 1 en agosto, 1 en setiembre, y 1 en diciembre; y del Callao, seis (tres naos y otros tantos navíos), que se escalonaron de la siguiente forma: 1 en abril, 4 en mayo y 1 en junio.

En 1602 arribaron de Trujillo cuatro unidades (sendos navíos), 1 en enero, 1 en abril y 1 en octubre; del Callao llegaron nueve, distribuidos en naos (2), navíos (5), lanchas (1) y un barco, que largaron el ancla en mayo, 3; en julio, 4; en setiembre 1 y en noviembre 1.

En 1603 arribaron de Trujillo siete naves, que eran otros tantos navíos: 2 en marzo, 1 en abril, 1 en junio, 1 en julio, 1 en agosto y 1 en noviembre. Del Callao arribaron diez, esto es cuatro naos, cinco navíos y un barco, de los cuales 1 llegó en enero, 1 en marzo, 1 en abril, 5 en mayo, 1 en junio y 1 en julio.

En 1604 llegaron de Trujillo tres naves —dos navíos y un barco— 2 en junio y 1 en octubre; del Callao arribaron 9 unidades, distribuidas en dos naos, seis navíos y un barco. Llegaron en marzo 2, en abril otros tantos, en mayo 1, en junio 1, en julio 1, en setiembre 1, y en diciembre 1.

En 1605 llegaron de Trujillo tres unidades, a saber: 2 navíos y un barco, 1 en julio, 1 en setiembre y 1 en noviembre; y del Callao, 16: distribuidos en 2 naos, 11 navíos, 2 lanchas y 1 barco, que llegaron en enero 1, en marzo 1, en abril 1, en junio 8, 3 en julio y 2 en diciembre.

En 1606 arribaron de Trujillo seis navíos: en marzo 1, en mayo 1, en julio 1, en agosto 1, en octubre 1 y en noviembre 1.

Del Callao cinco navíos: 1 en enero, 2 en junio, 1 en octubre y 1 en noviembre.

En 1607 llegaron de Trujillo tres navíos: 2 en mayo y 1 en julio; y del Callao 13: 9 navíos, 2 galeones y 2 barcos, que hicieron escala en enero 1, en abril 2, en mayo 1, en junio 5, en julio 1, en agosto 1, en setiembre 3 y en diciembre 1.

En 1608 de Trujillo llegaron quince embarcaciones: 13 navíos y 2 fragatas, que llegaron del Callao doce: 10 navíos y 2 galeones: 1 en enero, 3 en mayo, 6 en junio, 1 en julio y 1 en agosto. De Paita llegó un navío, en junio.

En 1609 llegaron de Trujillo 6 unidades: cuatro navíos y dos fragatas: 1 en enero, 1 en febrero, 1 en abril, 2 en mayo, y 1 en noviembre. Del Callao llegaron 4 unidades, que fueron otros tantos navíos, y los cuatro en abril.

En 1626 llegaron de Trujillo cuatro unidades: dos navíos y otras tantas fragatas, de las cuales largaron el ancla 1 en enero y 3 en junio. Del Callao llegaron 7 veleros: seis navíos y una fragata, que largaron el ancla en abril 1, en mayo 1, en junio 1, en julio 2, en setiembre 1 y en octubre 1.

En 1637 de Trujillo arribaron 8 veleros: 1 navío, 1 lancha y seis barcos, que se distribuyeron en enero 2, en abril 2, en mayo 1, en julio 2 y en setiembre 1; del Callao arribaron doce unidades, seis navíos y seis fragatas, de las cuales llegaron 2 en abril, 1 en mayo, 2 en junio, 3 en julio, 2 en agosto, y 2 en diciembre.

En 1638 se anotaron una fragata de Trujillo que entró en junio, y cinco veleros del Callao: 4 fragatas y 1 navío, que entraron 2 en abril, 1 en mayo, 1 en junio y 1 en diciembre.

En 1651 se registraron cuatro naves de Paita —tres fragatas y un barco—, que entraron: en enero 1, en junio 1 y en octubre 2. De Trujillo dos fragatas, una en agosto y una en noviembre, y del Callao, dos fragatas, que entraron en setiembre y en noviembre, respectivamente.

Por último, en 1758 consta que echaron el ancla en Panamá tres embarcaciones: de Paita: dos fragatas y un barco, que entraron en mayo y en setiembre; de Trujillo, un barco, que arribó en mayo, y del Callao, dos fragatas y tres barcos, que entraron en marzo 3 y en octubre 2.

A base de los diarios de Lima, confeccionados por el religioso Juan Antonio Suardo, y los Mugaburu, que cubren prácticamente los dos últimos tercios del siglo XVII, es posible establecer la cronología de las salidas de las armadas anuales. Consta que de Panamá al Callao, en 1630, como lo consigna Suardo, se tardaban treintiocho días.

Por decisión del Virrey Conde de Chinchón, el gremio de mercaderes hacía una fiesta al Santísimo Sacramento, cada año, para impetrar el resguardo divino y el buen suceso a la nave-

gación hasta Panamá. Los actos piadosos se iniciaron en 1633, y se tenían en la iglesia de la Merced¹¹. Era orden muy rigurosa la de que los caudales debían hallarse en Panamá a más tardar el 15 de abril de cada año, a fin de combinar el empalme con los navíos que los conducían a la flota de la Nueva España, con la cual se unían en la Habana¹². Este proceder perduró hasta mediados del siglo XVIII, en que se le substituyó por los "registros" sueltos, que enlazaron directamente los puertos españoles con los de la costa del Pacífico, por la ruta del Cabo de Hornos. Así se eliminó la travesía terrestre del Istmo, que encarecía notablemente el transporte, así como el monopolio establecido en Portobelo, que asimismo elevaba considerablemente el precio de los artículos importados de España.

He aquí las fechas de salidas de los convoyes, del Callao, con dirección a Panamá:

1629	2 de junio
1630	9 de junio
1631	31 de mayo
1632	19 de junio
1633	25 de mayo
1634	20 de mayo
1635	2 de junio
1636	21 de mayo
1637	2 de junio
1638	28 de mayo
1648	29 de octubre
1650	11 de abril
1651	23 de setiembre
1652	2 de agosto
1653	22 de agosto
1654	18 de octubre
1655	18 de setiembre
1656	8 de setiembre
1657	28 de julio
1658	8 de setiembre
1660	28 de julio
1662	2 de diciembre
1664	10 de diciembre
1666	10 de diciembre
1669	23 de marzo y 8 de julio
1672	23 de febrero y 11 de junio
1675	11 de junio
1680	6 de julio
1681	21 de setiembre
1685	7 de mayo y 17 de noviembre

Con su carta de 15 de agosto de 1695 el Conde de la Monclova eleva un informe sobre las embarcaciones existentes en aguas

peruanas, que se elevaba al número de 72 unidades, entre grandes y pequeñas, habiéndose construido durante su período de mando 38 de ellas. He aquí la relación de dichos veleros, con especificación del tipo, y propietario o armador.

Entre los navíos se enumeraba el *Santo Christo de los Milagro*, del Capitán Juan José; el *San Francisco Javier*, del Capitán Pedro de Zozaya; el *Nuestra Señora del Pópulo*, de doña Juana de Luza; el *Nuestra Señora del Viejo*, de la misma propietaria; el *Santo Cristo de León*, de don Antonio Centeno; el *Nuestra Señora de la Soledad*, de don Gregorio Peredo; el *La Bendición de Dios*, de don Francisco de Figueroa; el *Santisimo Sacramento*, del Capitán Martín de Garay; el *San Nicolás de Tolentino*, del Capitán Marillanda; el *Santo Cristo de Lezo*, que pertenecía a Martín de Ortega; el *Santo Tomás*, del Capitán Pedro Delzo; el *San Juan Evangelista*, de don Pedro Lazcurain, y el *Concepción de Maria*, de Manuel de Silva.

Entre las fragatas se contaban las siguientes: la *San Fermín*, de don Francisco de Larraín; la *San Cayetano*, del Maestre don José de la Oliva; la *Nuestra Señora de Guadalupe*, de don Nicolás de Medina; la *Nuestra Señora de la Candelaria*, de don José Morelos; la *Jesús María y José*, de don Juan José de los Ríos; la *Magdalena*, de don Bartolomé Ruiz Calderón; la *Jesús María y José* (otra del mismo nombre que la anterior), del Maestre Diego Franco; la *Nuestra Señora de la Soledad*, del Capitán Roque Zaero; la *El Espíritu Santo*, del Maestre Diego López; la *San Ignacio y San Francisco Javier*, de don Diego Portales; la *Nuestra Señora del Carmen*, de don Antonio Centeno; la *Nuestra Señora de los Angeles*, de don Juan Meléndez; la *Nuestra Señora de la Consolación*, del Capitán Miguel de la Peña y Lito; la *Nuestra Señora de la Estrella*, de don Juan de Contreras; la *San José*, de Pedro Delzo; la *Nuestra Señora de Begoña*, de don Francisco de Barrionuevo; la *Nuestra Señora de los Angeles*, de don Domingo de Antepara; la *Santo Cristo de Burgos*, de don Juan Gómez de Celis; la *El Espíritu Santo y Rosa de Santa María*, de don Francisco de Artieda; la *San Jerónimo*, de don Lucas de Larrabe; la *Santa Rosa y San Juan*, de don Antonio de Cisneros; la *San Fernando* de don Rodrigo de Cabañas; una fragata nueva de Esquivel, que aún no estaba bautizada, lo mismo que otra de propiedad de don Pedro de Lucena, y otra que llegaría a Chiloé, acabada de salir de los astilleros, cuyo nombre también se desconocía.

Entre los barcos de vela de gavia se registraron los siguientes: el *San Diego del Milagro*, cuyo propietario era Goicochea; el *San Juan y Santa Cruz*, de Juan Rodríguez; el *Nuestra Señora del Rosario*, de don Francisco de Lártiga; el *Nuestra Señora de Aránzazu y el Sacramento*, de don Gabriel de Escalante; el *Nuestra Señora de la Soledad y Jesús Nazareno*, de Pedro Fernández;

el *San Estanislao*, de don Francisco de Salas; el *Santísimo Sacramento*, de don Juan de Urrutia; el *San Joaquín*, del Capitán don Juan de Garay Secadura; el *San Diego y San Francisco*, de don Bernardo de Herrera; el *San José*, del Capitán don Francisco de Mesa; el *San Francisco y la Santísima Cruz*, del Capitán don Marcos Martínez; el *Nuestra Señora del Carmen y San Juan*, de don Antonio Larraondo; el *San Telmo*, de don Pedro de Alarcón; el *Nuestra Señora de la Victoria*, de don Sebastián de Mendoza; el *San Francisco de Asís*, del Capitán don Miguel de Garay Oro; el *Nuestra Señora de la Concepción* y el *Nuestra Señora de Regla*, de don Pedro de Alarcón; el *San Cristóbal*, del Duque de Estrada; el *Nuestra Señora del Carmen*, de don Juan Muñoz Ruiz; el *Jesús María*, de don Alonso Mangas; el *Santo Toribio*, de don Mateo Alvarez; el *San Juan de Dios*, de don Francisco de Lártiga; el *Nuestra Señora de la Soledad* (alias) *La Genovesa*, de don Pedro González; el *Santo Cristo y las Animas*, de Araujo; el *Santo Cristo y las Animas* (segundo del mismo nombre), de Domingo Márquez; el *Nuestra Señora de la Estrella*, de don Francisco Rizo; el *Nuestra Señora de Guápulo*, de Francisco González de la Vega; el *San Diego de Alcalá*, de Ceberiche; el *Santísima Cruz y las Animas*, de don Francisco de Hinojosa; el *San Francisco y la Santa Cruz*, de Marcos Martínez, matriculado en Guayaquil, como todos los que siguen a continuación: *Nuestra Señora del Carmen*, de Antonio de Larraondo; el *San Francisco de Asís*, del Capitán Martín de Garay; el *San Cristóbal*, de Juan Antonio Duque de Estrada; el *Nuestra Señora de Regla*, de don Pedro de Alarcón, el *Santa Clara y San Nicolás*, de Bochetto; el *Santa Cruz y las Animas*, del mencionado Hinojosa; el *San Francisco*, de Contonnete; el *Nuestra Señora de la Soledad y Jesús Nazareno*, de Pedro Fernández; el *Nuestra Señora del Carmen*, de Jesús Muñoz Ruiz. Ya con matrícula en "la otra costa" —esto es, Centroamérica— navegaban el *San Juan y la Santa Cruz*, de Juan Rodríguez; el *Nuestra Señora de la Victoria*, de Sebastián de Mendoza; el *Nuestra Señora de la Estrella*, de Francisco Rizo; el *San Juan de Dios*, de don Francisco de Lártiga; el *Nuestra Señora de la Concepción*, el *Santo Cristo y las Animas*, de Araujo, y finalmente, el *San Estanislao*, de Francisco de Salas.

Los chinchorros eran tres: el *Nuestra Señora de la Soledad y Jesús Nazareno*, de Juan Granados; el *La Santísima Trinidad*, de Bartolomé Ruiz Calderón, y el *Nuestra Señora del Rosario*, de Pascual de Rivas, pescador.

Los navíos ascendían al número de siete, y eran los siguientes: el *Santo Cristo del Milagro*, de don Juan José de los Ríos, construido en Guayaquil; el *San Francisco Javier*, del Capitán don Pedro de Zozaya, también construido en Guayaquil; el *Sacramento*, del Capitán Miguel de Garay Oro; la urca *Nuestra Señora de la Concepción*, de don Manuel de Silva; el *Nuestra Señora de*

la *Soledad*, de don Gregorio Pedredo; el *Santo Tomás*, de Delzo, y por último, *La Bendición de Dios*, de don Francisco de Figueroa.

Finalmente, enumeremos las fragatas, cuyo número era de catorce, a saber: la *Jesús María*, de don Juan José de los Ríos; la *San Ignacio*, de don Diego Portales; la *Nuestra Señora de los Angeles*, de don Juan Meléndez; la *El Santo Cristo de Burgos*, de Juan Gómez de Celis; la *Santa Rosa y San Juan*, de don Antonio Cisneros; una fragata nueva, cuyo propietario era Esquivel, matriculada en Guayaquil; la *Nuestra Señora de la Candelaria*, de José Morel; la *San Fernando*, de don Rodrigo Cabañas; la *Nuestra Señora del Carmen*, de don Antonio Centeno; la *Nuestra Señora de la Estrella*, de don Juan de Contreras; la *Espíritu Santo*, de don Francisco de Artieda, que servía el tráfico con Centroamérica; la *San Jerónimo*, de Luca de Larrade, que también efectuaba viajes a Centroamérica, y dos fragatas nuevas, aún sin recibir el bautizo, de Pedro Lacasa y otra fabricada en Chile, que todavía no había echado el ancla en el Callao cuando el Conde de la Monclova preparaba esta información.

Dos chinchorros hay que sumar a la lista: el *Nuestra Señora de la Soledad* y el *Jesús Nazareno*, ambos de Juan de Granados, construidos en Pisco.

En el período del Conde de la Monclova se perdieron las siguientes naves: el navío grande de Ibarra, sobre Cabo Blanco, en travesía a Guayaquil, dos fragatas, construidas en Barbacoas, y dos fragatillas construidas en Guayaquil, que se perdieron en los bajos de Tumbes¹³.

EL MOVIMIENTO DEL CALLAO A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVIII

Registra el *Libro Número 2 de las salidas de todas las embarcaciones que salen deste puerto del Callao [...] 1701-1704*, conservado en el Archivo Central Histórico del Ministerio de Hacienda, unos datos de sumo interés sobre el movimiento de los navíos, cargamentos que conducían y puertos de destino y procedencia¹⁴.

De dicho volumen se desprende que en enero de 1701 salieron el 18 la fragata *Nuestra Señora del Rosario* a Valparaíso; el 19 la fragata *Jesús, María y José* al mismo destino; el 20, la fragata *Santo Cristo de Burgos*, a Valdivia; el 21 el barco *San José* a Huacho; el mismo día la fragata *San Juan Bautista* a Concepción; el 26 el barco *San Juan de Dios* a Pisco; el 29 la fragata *Nuestra Señora de la Soledad* a Valparaíso, y el 30, la fragata *San Juan Bautista*, a Sonsonate y El Realejo.

En febrero del mismo año —1701— se registraron los asientos siguientes: el 4, la fragata *San Felipe Neri*, a Valparaíso; el 5, la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, al mismo puerto; el 6 el

barco *Santa Cruz*, a Pisco; el mismo día, el navío *Santo Cristo de Lezo*, a Concepción, y en la misma fecha, el barco *San José*, también a Pisco (estaba de regreso el 19 de marzo, fecha en que volvió a zarpar con idéntico destino); el 9 salió la fragata *San José* a Concepción; el 12 el navío *Santisimo Sacramento* también a Concepción (adonde volvió a salir el 19 de agosto siguiente); el mismo 12 salió la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe* a Pisco; el 13 zarpó el navío *San Francisco de Asís* con rumbo a Concepción (hacia donde volvería a salir el 10 de setiembre); el 14 salió el barco *Nuestra Señora de Montserrat* con rumbo a Panamá; el 17 el barco *Nuestra Señora del Carmen* para Nazca; y el 22, la fragata *San Juan de Dios* zarpó "al puerto de Valles" (*sic*) y Panamá.

En marzo se anota que el 5 salió la fragata *Santa Rita* a Valparaíso (hacia donde volvió a salir el 20 de julio); el 7 la fragata *San Fermín* a Valparaíso, adonde volvió a zarpar el 2 de agosto; el 16 levó ancla el barco *Nuestra Señora del Carmen* para Guayaquil; el 18 el navío *Nuestra Señora de Loreto*, para Valparaíso; el 19 la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, a Concepción; el mismo día el barco *San José* que vuelve a salir el 6 de febrero; el 19 también sale el navío *La Ascensión* para Valparaíso; el 20 el chinchorro *San José* a Huacho; y el 21, el navío *Santo Cristo de León* con destino a Valparaíso.

En abril se anotan las siguientes salidas: el 3 el barco *San Nicolás de Bari* con rumbo a Coquimbo; el 16 la fragata *Santo Cristo y las Animas* para Panamá; el 20 el barco *San Juan de Dios*, hacia Huacho, adonde volvió a salir el 26 de enero del año siguiente; el 28 el navío *San Francisco de Paula*, para Valparaíso; el 28 el chinchorro del Rey *San José* a Huacho, a cargar sal, y el 30 salieron la fragata *San José* al "Puerto de Valles" (*sic*) y Panamá y el barco *La Bendita Magdalena*, con rumbo a Guayaquil.

En mayo salieron, el 1º, para Sonsonate y Realejo, la fragata *Santa Teresa*; el 2 el barco *San Diego* para Guayaquil; el 6 la fragata *Nuestra Señora de Regla* a Pisco; el 23 el barco *Nuestra Señora del Carmen* para Guayaquil (distinto del que zarpó el 16 de marzo con el mismo destino), y el 28 el barco *San José*, con destino a Pisco, adonde repite viaje el 30 de julio.

En junio se registra la salida, el 6, de la fragata *San Juan Bautista*, para Guañape (distinta de las dos del mismo nombre que figuran registradas en el mes de enero); el 8 el barco *San Juan Bautista* con rumbo a Pisco; el 10 el barco *Santa Rosa* con rumbo a Pisco; el 11 la fragata *San Jerónimo* para Guayaquil conduciendo vino que había traído anteriormente del puerto de Lurín Chincha; el 28 la fragata *Nuestra Señora de Consolación* zarpó para Saña, y el 30 el barco *San José* sale con destino a Huacho (unidad distinta de la del 28 de mayo).

En julio se anota el 10 la salida del barco *San José* con rumbo a Panamá; el 20, la fragata *Santa Rita* (ya mencionada el 5 de marzo) para Perico (o sea Panamá); el 23 la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, con rumbo a Panamá (no es la que se ha citado el 12 de febrero); el 29 el navío *Nuestra Señora del Viejo*, a Arica, y el 30 el barco *San José*, con rumbo a Pisco (embarcación que ya hemos citado el 28 de mayo y vuelve a hacer el mismo viaje el 6 de setiembre).

En agosto, el 2 sale la fragata *San Fermín* para Valparaíso (viaje que repetiría el 7 de marzo y el 30 de diciembre); el 17 sale la fragata *San Cayetano* para Trujillo; el 19 el navío *El Santísimo Sacramento*, con rumbo a Concepción (es la misma embarcación citada el 12 de febrero); el 12 sale la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe* para Casma y Huambacho, y se hace constar que no es ninguna de las tres que ya llevamos mencionadas con el mismo nombre.

En setiembre la fragata *Nuestra Señora de la Concepción* sale con destino a Concepción, siendo esta nave homónima de la del 19 de marzo ya apuntada; el 6 zarpa el barco *San José* para Pisco (es la misma embarcación que se ha mencionado el 28 de mayo, el 31 de julio, y repetirá el viaje el 6 de setiembre y el 26 de diciembre); el 10 sale la fragata *Jesús, María y José*, para Nazca, y el mismo día el navío *San Francisco de Asís* para Chiloé (ya mencionado el 19 de febrero); el 15 zarpa *Nuestra Señora de la Estrella* para Valparaíso; el 19 la fragata *Jesús, María y José* para Trujillo (es decir el llamado "Puerto de Valles"), nave diferente de la que hemos anotado el 10 de setiembre; el 20 sale la fragata *Nuestra Señora del Carmen* para Nazca, siendo de advertir que no es ninguna de las que llevamos mencionadas hasta ahora; el 25 sale el barco *San José* a Pisco, que es el mismo ya consignado el 30 de junio.

En octubre se inscribe la salida, el 1º, de la fragata *San Juan Bautista* con destino a Concepción (es la misma unidad ya mencionada el 21 de enero); el 22 la fragata *Nuestra Señora de Regla* sale para Panamá (es nave distinta de la del 6 de mayo); el 26 salen la fragata *Nuestra Señora de la Victoria* para Valparaíso, el barco *San José* (que ya llevamos citado el 6 de setiembre), y el barco *Santo Domingo*, para Panamá; el 28 zarpa la fragata *Nuestra Señora de los Angeles* para Valparaíso, y el 31 la fragata *San Juan Bautista* para Sonsonate y El Realejo (unidad diferente de las dos enumeradas en enero). En noviembre, el 12, se apunta la salida de la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, para Arica; y en diciembre, el 5 el patache del Rey sale para Panamá, nombrado *Santa Cruz*, y el 30, cerrando el año que nos ha servido de ejemplo, zarpaba la fragata *San Fermín* para Valparaíso, nave que ya hemos mencionado el 2 de agosto.

Es interesante este libro, pues, para conocer la marcha del

LA MARINA MERCANTE

comercio de cabotaje en nuestro litoral en los albores del siglo XVIII, ya que es un tráfico desligado del rígido sistema de las armadas, y refleja, mejor que el aparatoso organismo de los convoyes, la marcha real de la vida comercial en nuestras aguas. El movimiento de cabotaje fue en gran escala y el tráfico de consideración. Durante el lapso que cubre el Libro que nos ocupa —1701-1704— zarparon en conjunto 241 embarcaciones, con destino a dieciocho lugares diferentes. Se contaron 29 fragatas, de las cuales un patache real y un chinchorro, trece navíos, y nueve barcos. Se observa que el comercio hacia Valparaíso era el de mayor importancia; a continuación siguen a Panamá, Concepción, Pisco, adonde iban con frecuencia los veleros vacíos, para cargar de retorno vinos y aguardientes. Examinando los distintos rubros de circulación comercial, se comprueban 109 artículos del país, y ascienden a 50 los importados de la metrópoli.

Descuellan numéricamente por su alto volumen comercial los fardos de ropa tejida en los telares de la sierra y los paños de Quito, las botijas de miel y los panes de azúcar procedentes de los ingenios cañaveleros del Norte; el aguardiente y los caldos de Pisco y Nazca; el aceite y las menestras de Ilo; el tabaco de Tumbes; harina de trigo de los valles del Norte; sal; petacas de brea; jarcia; panes de jabón industrial; botijas de vidrio vacías, fabricadas en Ica; donde también se producía loza y vidrio; la pólvora elaborada en Bellavista, y balería de bronce para los cañones del Callao. De las mercaderías importadas de España vía Panamá, reexportadas desde Lima hasta los demás puntos de consumo, destacan los fardos de ropa fina, manufacturas de hierro industrializado y en barras, que iban consignadas principalmente a Arica, donde eran trasbordadas a lomo de bestia, para su conducción hasta las minas de Potosí y otros yacimientos de la altiplanicie.

El historiador de la economía virreinal peruana don Manuel Moreyra y Paz-Soldán ha efectuado un análisis de los datos procedentes del libro que tan útiles informaciones nos suministra sobre el volumen y las corrientes del tráfico comercial en las albores del siglo XVIII. De dicho examen se desprende la siguiente descomposición de los datos, que es interesante ofrecerla en forma sintética¹⁵.

<i>Puerto de destino</i>	<i>1701</i>	<i>1702</i>	<i>1703</i>	<i>1704</i>	<i>Total</i>
<i>Costa Sur</i>					
Pisco	13	7	7	—	27
Nazca	3	1	—	—	4
Arica	2	2	5	1	10
Coquimbo	1	3	2	2	8
Valparaíso	16	13	11	16	56

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Concepción	11	6	4	8	29
Valdivia	1	1	1	1	4
Chiloé	2	1	—	—	3
<i>Costa Norte</i>					
Chancay	—	1	—	—	1
Huacho	5	2	2	—	9
Casma	1	—	—	1	2
Guañape	1	—	—	—	1
Trujillo	2	6	3	2	13
Saña	1	1	1	—	3
Guayaquil	6	4	7	6	23
Panamá	10	6	8	11	35
Realejo y Sonsonate	3	1	4	2	10
<i>Extranjero</i>					
Francia	—	—	—	3	3
Totales	78	55	55	53	241

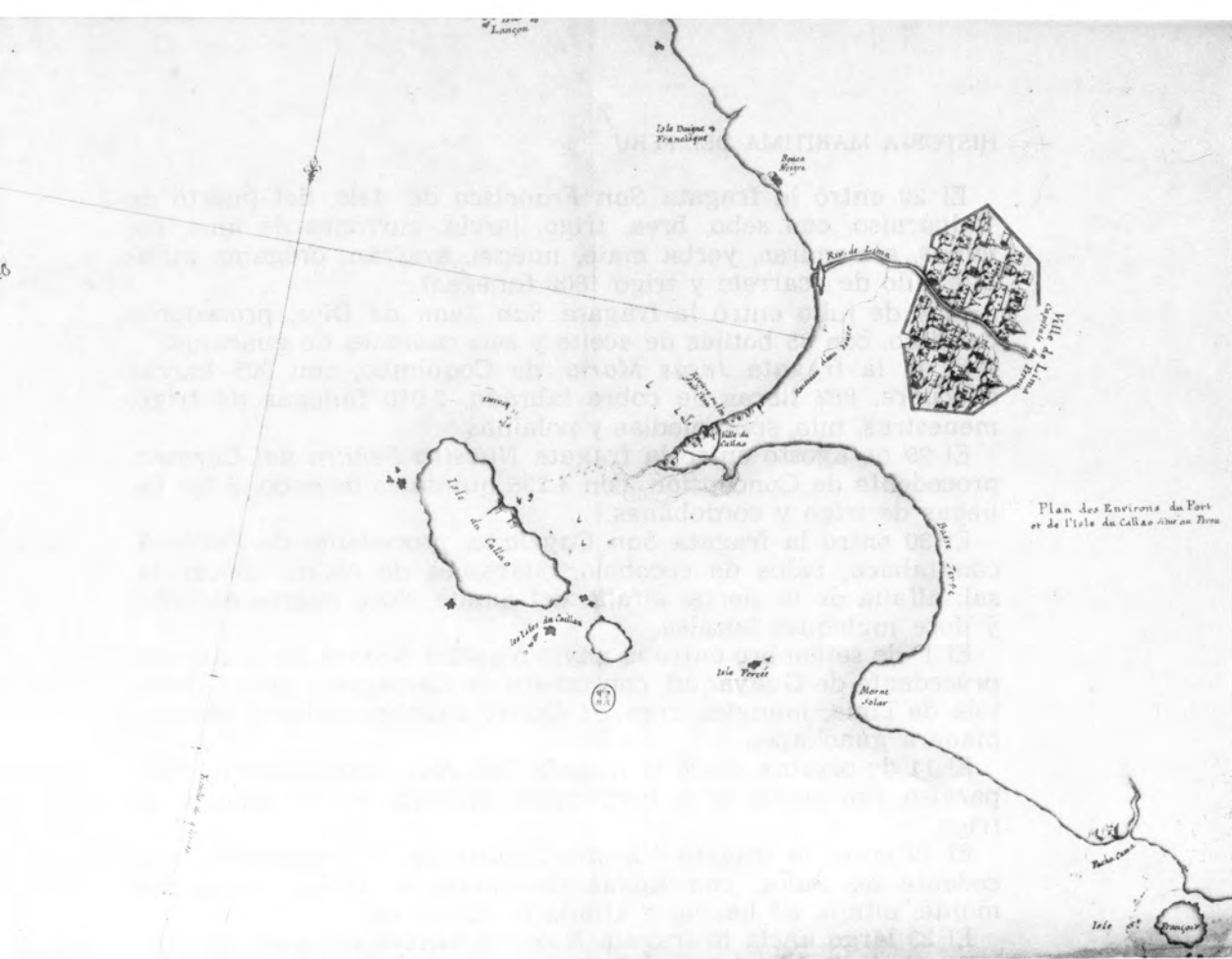
EL MOVIMIENTO DEL CALLAO ENTRE 1725 Y 1727

En el mismo Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda, en la Sección Archivo del Tribunal del Consulado, se conservan dos Libros, bajo las siguientes asignaturas: 509 y 512, que nos ofrecen un panorama todavía más completo que el anteriormente trazado, pues los dos Libros se refieren, el uno a las entradas y el otro a las salidas de embarcaciones del Callao, desde junio de 1725 hasta marzo de 1727. Este lapso constituye un índice muy expresivo del movimiento de barcos en la rada del Callao, y por su importancia merece que recaiga sobre él una atención más detenida.

En primer lugar, reseñaremos las entradas de barcos, señalando la fecha en que largó ancla en el Callao, el tipo de la embarcación, nombre de la misma, procedencia y cargamento que conducía.

El 27 de junio de 1725 entró la fragata *Nuestra Señora del Puerto*, procedente de Panamá y Chérrepe, con cargamento formado por tabaco de Cartagena, pita, cajones con rosarios, escritorios, tabaco en polvo, libros, mangles de Panamá, tablones de cedro, combillos de fierro, arroz, jabón, tabaco de Saña y de Bracamoros, frijoles, *pai-pai* y columnas de algarrobo.

El 28 entró el navío *San Luis*, apresado por la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, armada en guerra por varios armadores particulares, y traía a bordo las siguientes mercaderías europeas: ropa, cajones de clavazón, acero, roperos, cera labrada, lona, clavo de comer, canela, pimienta, barajas de naipes, camisas, cera, candados y combas.



La costa desde El Ancón hasta Pachacámac, según
 dibujo anónimo francés
 (Bibliothèque Nationale, Paris).

El 29 entró la fragata *San Francisco de Asis*, del puerto de Valparaíso, con sebo, brea, trigo, jarcia, zurrónes de anís, cominos, almendras, yerba mate, nueces, azafrán, orégano, guindas, hilo de acarreto y trigo (808 fanegas).

El 4 de julio entró la fragata *San Juan de Dios*, procedente de Pisco, con 85 botijas de aceite y seis camones de guarango.

El 14 la fragata *Jesús María*, de Coquimbo, con 305 barras de cobre, 882 libras de cobre labrado, 2.010 fanegas de trigo, menestras, hilo, sobremedias y polainas.

El 29 de agosto entró la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, procedente de Concepción, con 4.295 quintales de sebo, 3.229 fanegas de trigo y cordobanes.

El 30 entró la fragata *San Cayetano*, procedente de Panamá, con tabaco, palos de cocobolo, cuarterones de cedro, cascarilla, sal, alfajía de la sierra, alfajía del monte, doce negros esclavos y doce muleques bozales.

El 1° de setiembre entró el navío *Nuestra Señora de la Aurora*, procedente de Guayaquil, con tabaco de Cartagena, tablas de vitola de Lima, mangles, ropa de Quito, alumbre, tabaco, cacao y madera guachapelí.

El 11 de octubre entró la fragata *San José*, procedente de Valparaíso, con jarcia, sebo, cordobanes, charqui y 2.550 fanegas de trigo.

El 18 entró la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, procedente de Paita, con tablas de vitola de Lima, alfajía del monte, alfajía de hacha, y alfajía de la sierra.

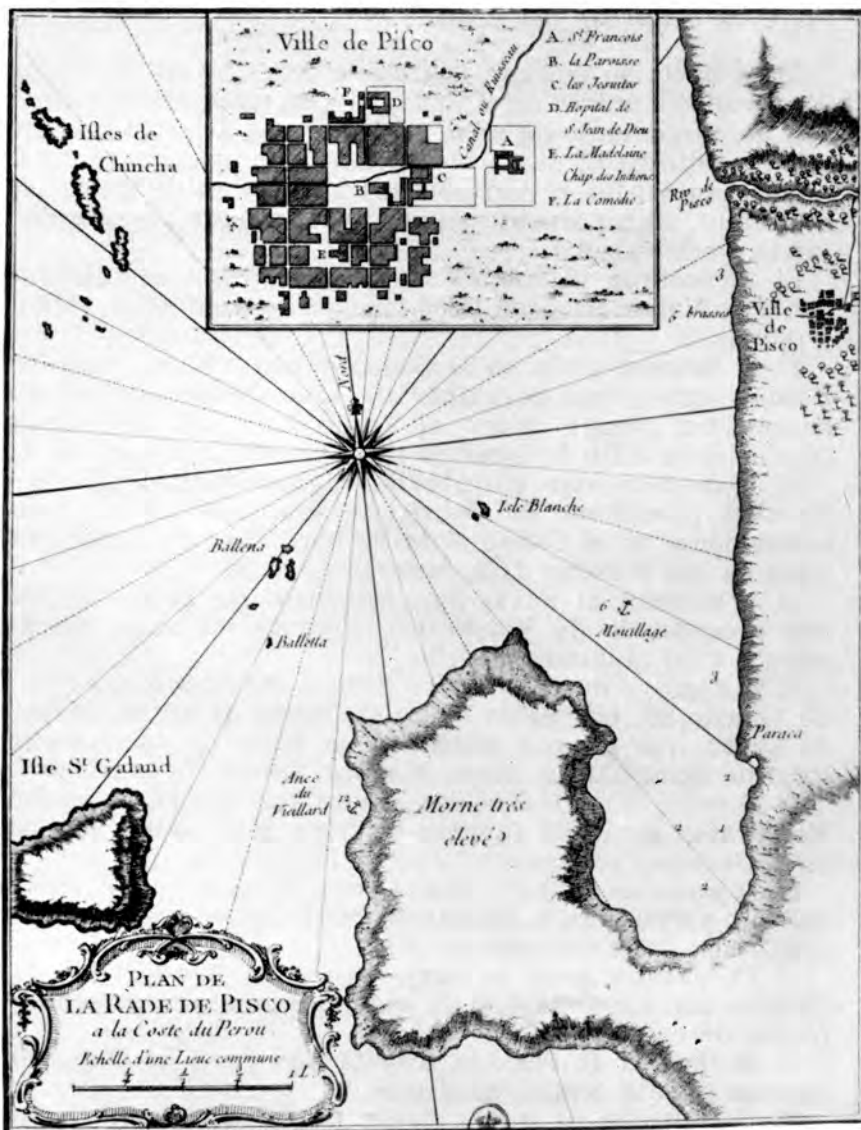
El 23 largó ancla la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, procedente de Panamá, con tabaco, arroz, vidrios, clavazón, palos de guayacán, 29 quintales de palo de Brasil, treinta negros bozales, cedro, caoba, cocobolo, mangles, jarcia de henequén, dos negros, dos negras y cuatro muleques bozales.

El 30 entraba la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, procedente de Concepción, con sebo, 902 fanegas de trigo y petacas de ropa de vestir.

El 6 de noviembre soltaba ancla la fragata *Nuestra Señora del Socorro*, procedente de Pisco, con 1.852 botijas de aceite, 24 camas de espino, 1.712 botijas de vino, pasas, aceitunas, vidrios y pallares.

El 14 la fragata *Jesús, María y José* hacía su entrada, procedente igualmente de Pisco, con 1.725 botijas de vino, y 643 de aguardiente y vinagre.

En la misma fecha largaba ancla la fragata *Santo Cristo de León*, procedente de Valparaíso (que hizo nuevamente su entrada de tornaviaje el 25 de febrero de 1726) con un cargamento de sebo, nueces, jarcia y 3,500 fanegas de trigo¹⁶.



La bahia de Paracas, según dibujo francés (Biblioteca Nacional. Paris).

El 25 hacía su entrada la fragata *San Miguel*, de Valparaíso (que volvió a entrar en el Callao el 4 de junio del año siguiente), con un cargamento de cera, 4.543 fanegas de trigo y charqui.

El 27 entraba el navío *Monte Carmelo*, procedente de Valparaíso (que vuelve a regresar al Callao el 20 de mayo del año siguiente), transportando en sus bodegas 1.740 fanegas de trigo, jarcia, yerba y sebo.

El 28 entraba la fragata *Santa Margarita*, asimismo procedente de Valparaíso, con 1.660 fanegas de trigo, sebo, yerba mate y jarcia.

El 30 largaba ancla en el Callao el navío *Nuestra Señora del Rosario*, procedente de Valparaíso (que vuelve a echar el ancla en nuestro primer puerto el 25 de junio del año siguiente), conduciendo 4.240 fanegas de trigo y 1.385 quintales de sebo.

El 1° de diciembre entraba la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, procedente de Valparaíso (que volvemos a encontrar nuevamente en el Callao el 14 de abril del año siguiente), que traía en sus bodegas 2.088 fanegas de trigo.

El 3 entraba el navío *San Francisco de Paula*, igualmente con procedencia de Valparaíso, conduciendo 5.059 fanegas de trigo y 2.237 quintales de sebo.

El 6 llegó el navío *Nuestra Señora de Aránzazu*, que venía de Guayaquil, con palos de balsa, cepas de ancla, cacao, ropa de Quito, que además traspasó en Paita un cargamento que trajo de Sonsonate el navío *Nuestra Señora de la Encarnación*.

El 12 entró el navío *Nuestra Señora del Carmen*, procedente de Valparaíso, con 3.802 fanegas de trigo, sebo, velas, tres petacas de "diferentes comistrajos" (*sic*) y polainas de Chiloé.

El 14 entraba el navío *El Celarain*, procedente de Concepción (al que volveremos a encontrar en el Callao en 22 de mayo de 1726), con 4.359 fanegas de trigo.

El 15 largaba ancla el navío *San Juan Evangelista*, de Valparaíso, con 4.999 fanegas de trigo, 818 quintales de sebo y ocho fardos de cordobanes.

El 22 llegaba de Pisco la fragata *San Juan de Dios*, con menestras y 1.053 botijas de aceite.

El 24 entraba el navío *Santo Cristo del Buen Suceso*, de Valparaíso.

El 25 llegó el chinchorro *Nuestra Señora de la Rosa*, procedente de Chérrepe, con 82 costales de arroz, 32 fardos de tabaco de Saña, doce costales de garbanzos y 28 costales de frijoles.

El 9 de enero de 1726 hizo su entrada la fragata *San Carlos*, procedente de Panamá y Guayaquil, que volvió a presentarse en el Callao el 9 de febrero, conduciendo esta vez mantequilla de cacao.

LA MARINA MERCANTE

El mismo día entraba la fragata *Santiago*, procedente de Valparaíso (que repitió su presencia el 13 de junio), con 3.300 fanegas de trigo, sebo y jarcia.

En la fecha repetida largó ancla en el Callao también el navío *Nuestra Señora del Socorro*, que venía de Nazca; como único cargamento transportaba 3.179 botijas de vino.

El 11 entraba la fragata *La Concepción*, procedente de Coquimbo (que vuelve a aparecer en este registro, viniendo de Nazca, el 4 de marzo), conduciendo vino, cobre, y 3.293 fanegas de trigo.

El 26 entraba la fragata *Santisima Trinidad*, procedente de Valparaíso (que vuelve a hacer su entrada el 14 de junio), transportando únicamente 4.252 fanegas de trigo.

El 29 llegó la fragata *Santa Cruz*, de Concepción (que hizo nuevamente su regreso el 25 de junio) con 3.204 fanegas de trigo y 3.049 quintales de sebo.

El 31 llegaba la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, con escalas en Coquimbo y Pisco, conduciendo 2.035 fanegas de trigo, vino y cobre refinado.

El 9 de febrero entró la fragata *San José*, de Valparaíso (que rindió tornaviaje el 23 de junio), conduciendo en sus bodegas un cargamento de frijoles y lentejas.

El 15 entraba el barco *El Sacramento*, procedente de Guayaquil.

Al día siguiente otro barco, *Nuestra Señora de la Candelaria*, que venía de Chiloé, con escala en Arica, trajo 2.000 tablas de alerce y cuatro marquetas de cera.

El 14 de marzo entraba el barco *San Antonio*, procedente de Guayaquil, con 150 cañas de Guayaquil, y palos de amarillo.

En la misma fecha entraba la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, procedente de Nazca (ya mencionada el 11 de enero), con pasas, pallares y aguardiente.

El 24 entraba la fragata *Nuestra Señora de los Reyes*, de Panamá, Paita y Chérrepe, con 35.590 tollos, 260 petacas de jabón, mangles, bateas y seis jabas de cerámica.

Al día siguiente entraba el navío *Santo Cristo de León*, procedente de Valparaíso (ya recordado el 14 de noviembre de 1725 y que volveremos a mencionar el 28 de diciembre de este mismo año), con 3.523 fanegas de trigo, sebo y yerba mate.

El 28 largaba ancla la fragata *Nuestra Señora de la Concepción* (que volveremos a encontrar el 26 de junio siguiente), conduciendo sebo y 4.568 fanegas de trigo.

El 31 entraba el navío *Nuestra Señora de la Encarnación*, con procedencia de Guayaquil.

El 7 de abril hacía su entrada el barco *San Juan de Dios*, de Huacho, conduciendo como cargamento 90 fanegas de frijoles, 116 sacos de carbón y 250 piedras de sal.

El 14 entraba la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, proveniente de Valparaíso (la misma que había entrado anteriormente, el 1° de diciembre de 1725, y volvió a rendir tornaviaje el 7 de julio de este año), transportando 2.542 fanegas de trigo.

El 16 entraba la fragata *Jesús, María y José* (que vuelve después de haber entrado en el Callao el 14 de noviembre del año anterior), procedente ahora de Pisco, con aguardiente y camas de calesa.

El 1° de mayo entraba el barco *Nuestra Señora del Carmen y las Animas*, procedente de Valdivia, con palos de lumas y 3.090 tablas de alerce.

El 5 entraba la fragata *Nuestra Señora de la Consolación*, de Arica, conduciendo aceite y 125 barras de estaño.

El 18 largaba el ancla el barco *Nuestra Señora de la Soledad*, de Concepción, con sebo y 1,390 fanegas de trigo.

El 20 hacía su entrada el navío *Nuestra Señora del Monte Carmelo* (que ya había estado en el Callao el 27 de octubre), procedente de Concepción, con un cargamento de trigo, sebo y cordobanes.

El 22 entraba el navío *El Celarain*, procedente de Concepción (que ya anteriormente había entrado en el Callao el 14 de diciembre de 1725, y volvió a reaparecer el 28 de diciembre de este mismo año, también de Concepción), conduciendo trigo, sebo y cordobanes.

El 30 entraba la fragata *San Juan de Dios*, procedente de Pisco, con 581 botijas de aguardiente, pasas y camas de calesa.

El 4 de junio entraba la fragata *San Miguel*, procedente de Valparaíso (que ya había estado en el Callao el 25 de noviembre del año anterior), conduciendo trigo, sebo y lentejas.

El 13 hacía su entrada la fragata *Santiago*, procedente de Valparaíso (que ya había largado ancla en el Callao el 9 de enero anterior y volvió a hacerlo el 21 de diciembre siguiente), conduciendo trigo, sebo y jarcia.

El mismo día entraba el navío *San José y Santa Rosa*, procedente de Valparaíso, con cinco mil fanegas de trigo.

Al día siguiente echaba el ancla la fragata *La Trinidad*, de Valparaíso (donde ya había venido el 26 de enero anterior), conduciendo trigo y cordobanes.

El 15 entraba la fragata *La Concepción*, que venía de Nazca.

El 23 llegó la fragata *San José*, de Valparaíso (que vuelve a llegar el 7 de noviembre), con trigo, sebo y jarcia.

El 25 entraba el navío *Nuestra Señora del Rosario*, procedente de Valparaíso (de donde ya había venido el 30 de noviembre del año anterior), con trigo, cocos y sebo.

Al día siguiente largaba ancla la fragata *Nuestra Señora de la Concepción* (alias) *La Urca*, procedente de Valparaíso, con un cargamento de trigo.

LA MARINA MERCANTE

El 7 de julio entraba la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, procedente de Pisco (que ya hemos recordado el 14 de abril anterior), transportando 2,824 botijas de aguardiente y pasas.

Al día siguiente entraba la fragata *Nuestra Señora de la Aurora*, procedente de Valparaíso, con aguardiente.

El 14 entraba la fragata *San Carlos* (que ya lo había hecho anteriormente, el 9 de enero).

El 23 de agosto hacía su entrada el barco *San Juan de Dios*, procedente de Pisco (que reaparece el 25 de diciembre), con un cargamento de aguardiente.

El 30 entraba la fragata *Jesús, María y José*, de Pisco.

El 13 de setiembre largaba el ancla el barco *San Bernardo*, procedente de Guayaquil, con un cargamento de madera de roble.

El 17 entraba la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes y San Francisco*, cuyo puerto de origen era Saña, conduciendo 580 panes de azúcar, 550 costales de arroz, tabaco, jabón y garbanzos.

El mismo día entraba también la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, procedente del Realejo y Sonsonate, con un cargamento de pita, alquitrán, palo de Brasil, mantas, cardenillo, peines y chocolates.

Al día siguiente entraba la fragata *Nuestra Señora de Chiquinquirá*, procedente de Guayaquil.

El 23 de setiembre hizo su entrada la fragata *Nuestra Señora de los Reyes*, procedente de Chérrepe, con un cargamento de jabón, arroz, azúcar y tabaco de Saña.

El 14 de octubre entraba la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, procedente de Pisco (que volvió a entrar el 22 de diciembre, procedente esta vez de Nazca).

El 1° de noviembre entraba el barco *Nuestra Señora del Rosario*, procedente de Chérrepe, con cien costales de arroz y seis fardos de tabaco.

El 7 entraba la fragata *Santa Cruz*, a la que ya se ha mencionado el 25 de junio anterior.

El 13 de diciembre entraba la fragata *Nuestra Señora de Belén*, procedente de Guayaquil, puerto de donde también llegó la fragata *San Jorge* al día siguiente.

El 21 entraba la fragata *Santiago*, de Valparaíso, que ya había hecho su entrada el 13 de junio anterior.

El 26 entraba la fragata *Nuestra Señora de la Soledad* (la misma que entrara el 7 de julio), procedente de Coquimbo y Pisco.

El 28 hacía su entrada la fragata *El Santo Cristo de León*, procedente de Valparaíso.

El mismo día largaba ancla el barco *San Juan de Dios*, procedente de Pisco (que ya había hecho su entrada el 23 de agosto anterior).

El 2 de marzo de 1727 hacía su entrada la fragata *San Juan de Dios*, procedente de Las Salinas y Huacho, conduciendo 400 piedras de sal, y el 8 del mismo mes entraba la fragata *San Miguel*, procedente de Valparaíso.

En lo que se refiere a las salidas de las embarcaciones surtas en el puerto del Callao, anotamos el siguiente movimiento, del cual quizá lo más interesante sea comprobar que sólo para dos —los que zarparon el 26 de noviembre de 1726— figura como puerto de destino Arica.

El 24 de julio de 1725 zarpa el barco *Nuestra Señora del Rosario*, con rumbo a Chancay, a las órdenes del Arráez Juan de Segura, con su licencia, conduciendo aguardiente, aceitunas, vinagre y vino.

El 7 de agosto sale la fragata *Nuestra Señora de los Reyes*, con destino a los Valles y a Panamá, con aguardiente que había traído de Pisco.

El 11 del mismo zarpa la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, con rumbo al Realejo, transportando aceite, sombreros, aceitunas y paños de Quito.

El 18 sale la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, con destino a Huanchaco y Paita, con aguardiente que había cargado en Pisco.

Al día siguiente zarpa el barco *San Antonio* para Chancay y Huacho.

El mismo día salió el barco *San Antonio* y *San Andrés* a Huacho, con un cargamento de madera y mangles.

El 23 sale el chinchorro *San Antonio* para la Puná, con vinos, aceite, pasas, aguardiente y cobre.

El 4 de setiembre zarpó el navío *Santo Cristo del Buen Suceso*, para Valparaíso, con ropa de Castilla, tabaco, sombreros, munición, paños de Quito, ropa de la sierra y arroz.

El mismo día sale la fragata *Nuestra Señora de la Soledad* con un cargamento de tocuyos, badanas y azúcar.

Igualmente el 4 levó anclas el navío *Nuestra Señora del Monte Carmelo*, con destino a Valparaíso, con un cajón de láminas del Cuzco.

En la misma fecha sale el navío *San Francisco de Paula* para Valparaíso, con cuatro sacos de algodón de mota y un cajón de libros.

Asimismo el 4 salió el navío *San Juan Evangelista* y *Santa Rosa*, con rumbo a Valparaíso, con cajones de libros.

Por último, este mismo día salieron la fragata *Santo Cristo de León* para Valparaíso, con azúcar en panes, y la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, para Coquimbo y Valparaíso, con azúcar.

Al día siguiente salieron la fragata *San Miguel* para Valparaíso, y las fragatas *Nuestra Señora del Carmen* y *San Francis-*

LA MARINA MERCANTE

co *Javier*, con rumbo a Valparaíso, con vidrios y el navío *El Celarain*, con rumbo a Concepción, con fardos de lona, papel, loza y miel.

El 8 salió la fragata *San Francisco* con destino a Paita y Panamá, con aguardiente, aceitunas y sillas de sentarse.

Al día siguiente zarpó el navío *Nuestra Señora del Rosario* y *San Francisco Javier* para Valparaíso.

El 10 salió la fragata *Nuestra Señora de la Soledad* para Coquimbo, conduciendo un cargamento de géneros de Castilla, cabos de fierro, cajones de acero, lampas y ropa de Castilla.

El 15 salió el barco *Nuestra Señora del Carmen* para Guayaquil.

El 27 salió el chinchorro *Nuestra Señora del Rosario* y *San Andrés*, con destino a Chérrepe, conduciendo un cargamento de aguardiente, vino, yerba, rejas de arar y ruan.

El 8 de octubre zarpa la fragata *La Santísima Trinidad* para Valparaíso, con tabaco de Saña, vidrios, y fardos de algodón.

El 10 zarpó la fragata *Santiago*, para Valparaíso.

El 27 sale con destino a Concepción la fragata *Santa Cruz*.

El 3 de noviembre salió para Guayaquil el barco *Nuestra Señora de Guía*, con un cargamento de vidrios, vino, aceite y planchas de plomo.

El 16 salió la fragata *San Miguel*, con destino a Valparaíso.

El 28 salió la fragata *San Cayetano*.

El 4 de diciembre largó velas la fragata *Santo Cristo de León*, con destino a Valparaíso, conduciendo un cargamento de tocuyos y paños de Quito.

El 12 sale la fragata *Nuestra Señora de la Concepción* (a) *La Urca*, para Valparaíso.

El 25 sale la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, también con rumbo a Valparaíso, con azúcar y añil.

En 1726, el 14 de enero salieron seis veleros, cuatro fragatas y dos navíos, todos con destino a Panamá. De las primeras, la *Nuestra Señora del Puerto* conducía aguardiente embarcado en Pisco, sal y pasas; la *Nuestra Señora de la Concepción*; la *Nuestra Señora del Carmen*, con lana, sal, sebo y harina; la *Nuestra Señora de Guadalupe*, que llevó consigo un cargamento transbordado en el Callao de botijas de aguardiente traídas de Pisco. Los navíos *El Santo Cristo del Buen Suceso*, con sacas de lana de vicuña, y el *Nuestra Señora de Aránzazu*, con trigo.

El 23 sale el navío *Nuestra Señora de la Aurora* con destino a Valparaíso.

El 30 zarpó el barco *Nuestra Señora de la Soledad* para Valparaíso y Concepción.

El 4 de febrero sale el navío *Nuestra Señora del Rosario* para Valdivia.

El 10 zarpa el navío *El Celarain* a Concepción.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Al día siguiente sale el navío *Nuestra Señora del Monte Carmelo* para Concepción (adonde volvió a zarpar el 19 de setiembre).

En este mismo día sale el navío *El Principe de Asturias*, a Valparaíso.

El 16 de febrero sale la fragata *San Miguel* para Valparaíso.

El 18 sale la fragata *Santiago* con destino al mismo puerto (adonde volvería a salir el 3 de octubre).

Al día siguiente sale el navío *San Juan Evangelista* para Valparaíso con un cargamento de cabos de fierro y platina.

El 25 zarpa el navío *San Francisco de Paula* para Trujillo, Paita y Guayaquil, con vinos y aguardiente.

El 2 de marzo zarpó la fragata *La Trinidad* para Valparaíso con tabaco y azúcar.

El 18 zarpa la fragata *San José*, asimismo para Valparaíso.

El 9 de abril sale el barco *Nuestra Señora de la Aparecida* para el Realejo y Sonsonate.

El 6 de mayo la fragata *San Carlos* leva ancla con rumbo a Pisco, conduciendo trigo y brea de Sonsonate.

El 13 sale la fragata *Nuestra Señora de la Soledad* para Pisco (adonde vuelve a salir el 9 de setiembre) con brea.

El mismo día sale con rumbo a Chérrepe la fragata *Nuestra Señora de los Reyes*, con un cargamento de yerba mate, cominos, anís, cocos y trigo de Chile.

El 17 zarpa el navío *San Francisco Javier* con rumbo a Perico con harina en gran cantidad.

El 26 sale el barco *Nuestra Señora del Rosario* y *San Andrés*, conducido por su Arráez, con destino a Huanchaco y Chérrepe.

El 9 de junio zarpó con destino a Coquimbo la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, con un cargamento de sal, miel y acero.

El 18 emprendió viaje el navío *Nuestra Señora del Socorro* con rumbo a Trujillo y Panamá, con un cargamento de cobre, fierro, mistela y trigo.

El 3 de julio sale el barco *Nuestra Señora de la Soledad*, para Paita y Guayaquil con aguardiente, estaño, cobre refinado y munición.

El 3 de agosto sale la fragata *Nuestra Señora del Rosario* y *San Francisco Javier*, para Valparaíso.

El 16 zarpó el chinchorro *San José*, a las órdenes de su Arráez, con rumbo a Huanchaco.

El 20 salió el navío *el Celarain*, con destino a Concepción, y la fragata *Nuestra Señora de la Concepción*, con rumbo a Valparaíso.

El 22 sale el barco *Nuestra Señora de la Candelaria*, para Guayaquil.

El 29 leva ancla, para Panamá, la fragata *Santísima Trinidad*.

LA MARINA MERCANTE

El 31 el navío *Santo Cristo de Lezo* emprende viaje a Valparaíso.

El 2 de setiembre levó ancla la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, con destino a Valparaíso.

El 9 zarpan el navío *Ña Santa Rosa* y la fragata *Nuestra Señora de la Soledad*, ambos con destino a Valparaíso. Con relación a esta última, conviene advertir que no es la que figura asentada el 9 de junio, sino la que se ha recogido con fecha 13 de mayo.

El 16 de setiembre zarpa el barco *San Antonio* con rumbo a Huarney, y en vez de Capitán, lleva como los chinchorros solamente un Arráez.

El 18 sale el navío *Nuestra Señora de la Aurora*, con rumbo a Paita y Panamá (que no es desde luego, el mismo que se ha recogido bajo el 23 de enero).

Al día siguiente zarpa el navío *Santa María del Monte Carmelo*, para Paita y Panamá (que ya hemos recordado el 11 de febrero).

El 3 de octubre salió la fragata *Santiago* para Valparaíso (ya mencionada el 18 de febrero).

El 11 salió la fragata *Santo Cristo de Burgos* para Panamá.

El 17 la fragata *Nuestra Señora de la Merced* zarpó con rumbo a Trujillo y Panamá.

El 31 de dicho mes el navío *San Luis* levó ancla con destino a Perico.

El 16 de noviembre la fragata *Nuestra Señora de los Reyes* zarpó para los puertos de Valles y Panamá, con aguardiente y vino.

El 26 zarpó el único navío registrado con destino a Arica y Coquimbo, la fragata *Jesús, María y José* con paños de Quito, tabaco y ropa de la tierra.

En ese mismo día levó ancla el barco *Nuestra Señora de la Consolación*, asimismo para Arica.

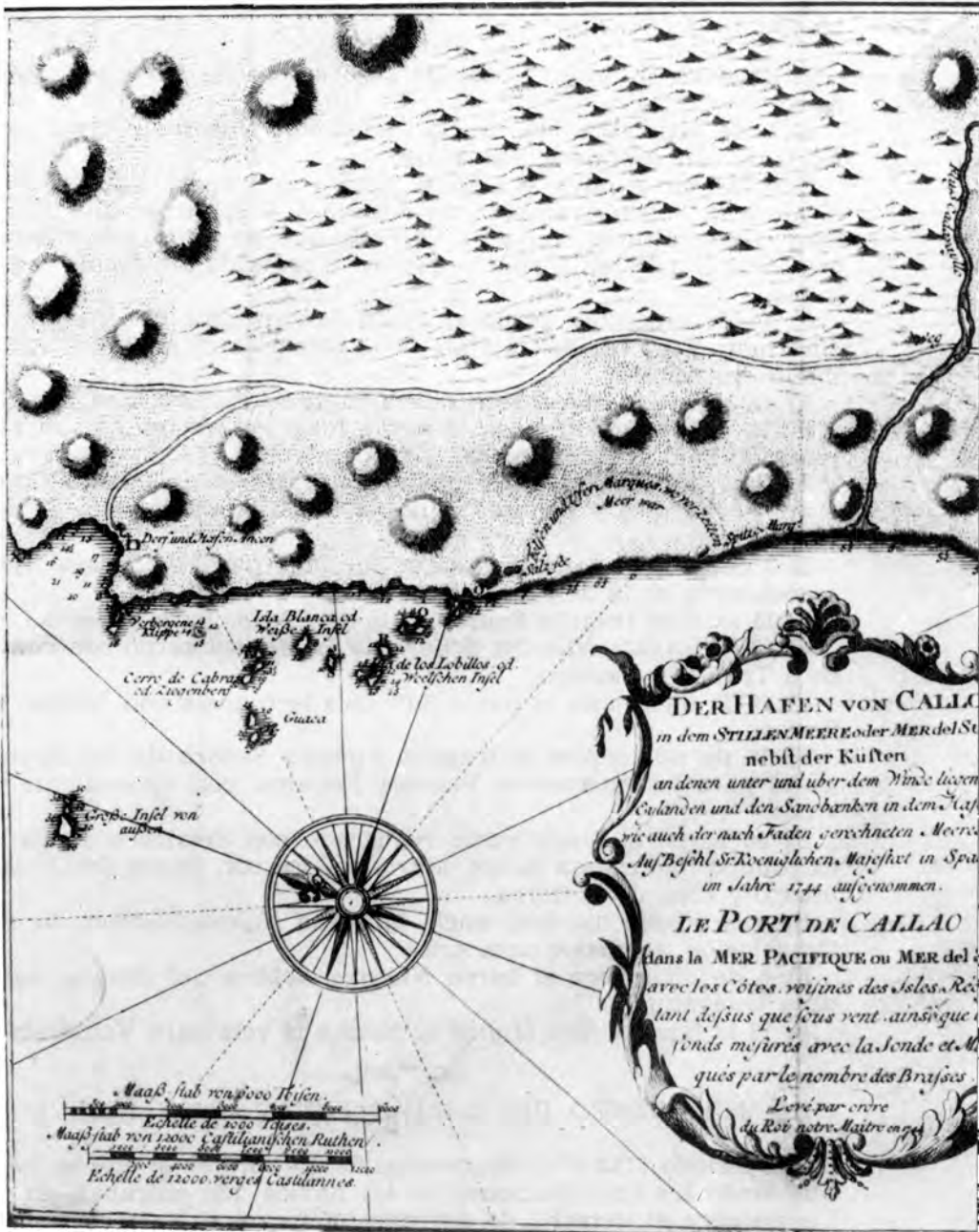
El 6 de diciembre el barco *Nuestra Señora del Rosario* sale para Guayaquil.

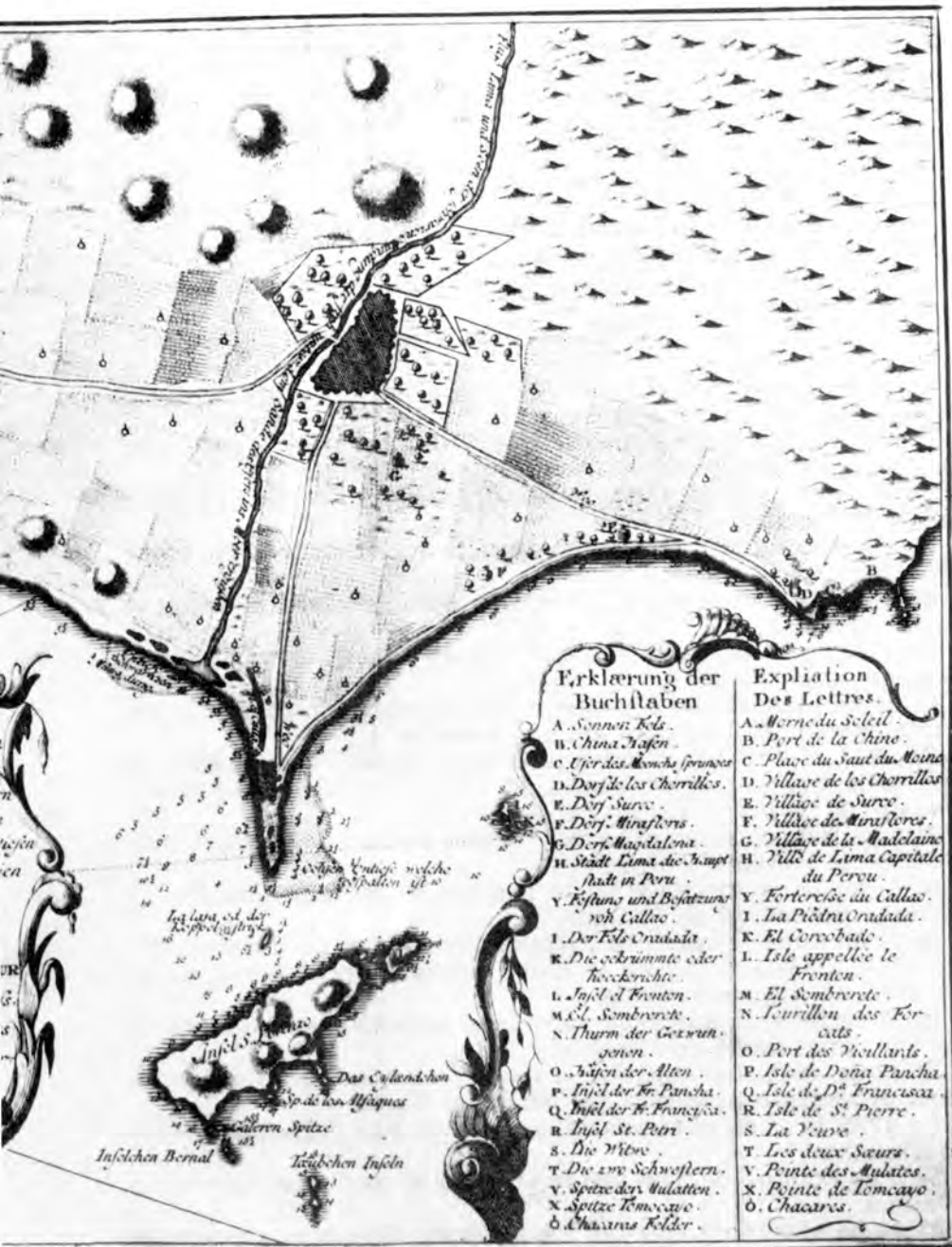
El 13 la fragata *San Miguel* se hace a la vela para Valparaíso.

EL MOVIMIENTO DEL CALLAO ENTRE 1732 Y 1735

Del período 1732-1735 disponemos de un libro en el que se iban asentando las contribuciones de los navíos que entraban en el Callao para el derecho de derrama, del cual extraemos las siguientes noticias sobre el movimiento de veleros en nuestro primer puerto¹⁷.

El 22 de marzo de 1732 entró el navío *El Santo Cristo de León*.





El puerto del Callao y litoral aledaño en 1744, según Allgemeine Historie oder Sammlung aller Reisebeschreibungen (Leipzig, 1751).

El 5 de abril el navío *Nuestra Señora de la Soledad*, procedente de Panamá, que volvió a hacer su entrada el 26 de junio de 1733.

El 6 de abril entró el navío *El Santo Cristo del Buen Suceso* procedente de Panamá.

El 31 de marzo, procedente también de Panamá, había entrado el navío *Nuestra Señora de Begoña*.

El 15 de abril hizo su entrada *El Celarain*, con un cargamento que trajo de la flota.

El 22 de junio hizo su entrada el navío *La Trinidad*, de Panamá.

El 14 de junio entró el navío *Nuestra Señora del Socorro*, procedente de Panamá y Guayaquil.

El 3 de agosto entró el navío *La Estrella*, procedente de Panamá (que volvió a entrar el 29 de junio de 1734).

El 25 de abril entró el navío *Nuestra Señora del Carmelo*, con carga de Panamá.

El 29 de octubre el barco *Nuestra Señora del Carmen* entró procedente de Panamá.

El 29 de diciembre entró el navío *La Bien Parecida*, procedente de Panamá.

En 1733, el 10 de marzo entró la fragata *Santa Teresa de Jesús*, procedente de Panamá.

El 26 de junio el navío *Nuestra Señora de la Soledad*, que ya había entrado el 5 de abril del año anterior.

En 1734, el 7 de enero entró la fragata *Santa Teresa de Jesús*, que es la misma que acabamos de ver que había hecho su entrada el 10 de marzo del año anterior.

El 8 de febrero entró el barco *Nuestra Señora del Rosario* procedente de Panamá.

El 3 de marzo rindió viaje la fragata *Nuestra Señora de las Caldas*, procedente de Panamá.

El 29 de junio el barco *La Estrella*, procedente de Panamá, entró en el Callao, como ya lo había hecho anteriormente, el 25 de abril del año precedente.

El 19 de setiembre hizo su entrada el navío *Nuestra Señora de Begoña*, procedente de Panamá y Paita.

El 12 de diciembre entraba el navío *Nuestra Señora de Aránzazu* procedente asimismo de Panamá y Paita.

En 1735, el 1° de enero entraba el navío *San José*, procedente de Panamá.

El 5 de octubre de 1734 había entrado el navío *La Aurora* de Panamá.

El 26 de setiembre entró el navío *Santo Domingo*, procedente de Panamá.

El 23 de abril de 1736 hizo su entrada el navío *Nuestra Señora de la Concepción*, procedente de Panamá.

El 28 de agosto del mismo año entró el navío *Santa Teresa de Jesús*, procedente de Paita y Panamá.

EL COMIENZO DEL LIBRE COMERCIO

Dentro de este bosquejo de las actividades de la marina mercante, no puede quedar excluido el Libre Comercio, decretado con caracteres amplios el 2 de febrero de 1779.

La evolución liberal del siglo XVIII fue rompiendo paulatinamente las rígidas armaduras del mercantilismo, raíz y razón de ser del sistema de flotas y armadas que estuviera en vigor durante siglo y medio, a partir de la segunda mitad del XVI. La primera brecha se entreabre en 1720, fecha en que enuncia el "Proyecto de galeones", que culminará con la Cédula del Libre Comercio expedida medio siglo después.

Ya en 1742 se había suprimido el régimen de los galeones, sustituyéndolo por el de navíos de registro, que viajaban aislados y sin estar sometidos al férreo sistema de los convoyes obligados. En 20 de enero de 1774 se expediría una Cédula en cuya virtud se declaró abolida la prohibición de comerciar recíprocamente entre los virreinos del Perú, Nueva España y Nueva Granada, incluyendo dentro del segundo a la Capitanía General de Guatemala.

Dicha Cédula fue hecha conocer por bando expedido en 11 de agosto del mismo año, por el Virrey Amat. En dicha disposición regia se exponía que uno de los cuidados del monarca había sido el de facilitar el trato y comercio recíproco de unas provincias con otras, para que mutuamente se proveyeran de los frutos, efectos y géneros que en cada uno de sus respectivos territorios se ofrecía a la especulación humana, sin que por ello sufriese perjuicio el intercambio de la misma índole con la metrópoli, a fin de que no fuese necesario acudir a fraudes y actividades ilícitas. También se exponía en el mismo documento que había sido preocupación de los soberanos proporcionar los medios para fomentar la industria y la agricultura de los mencionados países, de forma que la aplicación a esas tareas los hiciera cada día más útiles a la colectividad, en la medida en que se aplicasen a aumentar las producciones de la tierra, del comercio y de la marina, lo que a la verdad hasta entonces no les había sido tan fácil por estar prohibido el tráfico de unas comarcas con otras, y en particular entre el Perú y la Nueva España por los motivos que en épocas anteriores se habían tenido como justificados para imponer tales trabas, estimando entonces que así convenía al bien de unas y otras provincias de la Corona. Convencido Carlos III de que habían desaparecido o no existían las causas que anteriormente habían dado pie para la repetida



In via Pinxit.

I. a Palom. sculp. Reg. M. uni.

El Rey Carlos III.

prohibición, en virtud del transcurso del tiempo y la experiencia, había manifestado que era precisamente conveniente innovar tales impedimentos y que a todas luces era conveniente hacer recíproco el intercambio comercial y extinguir del todo la prohibición general de que se efectuara contactos comerciales entre el Perú, la Nueva España, Guatemala y la Nueva Granada, permitiéndose de ahí en adelante el comercio con toda libertad, derogándose con esta finalidad cualesquiera disposiciones que lo impidieren. El comercio se atendería a las siguientes normas:

En primer lugar, que el comercio debería hacerse sólo en los puertos habilitados para ello, en los cuales existieren funcionarios fiscales, y conduciéndose los artículos en naves de bandera española, construidas y tripuladas tanto en España como en el continente americano, con la precisa condición de que no excediesen en su desplazamiento del número de toneladas permitido por la legislación común.

Las autoridades portuarias deberían facilitar en todo cuanto estuviese a su alcance la construcción y el despacho de las embarcaciones que se dedicaran a este tráfico. Las mismas autoridades deberían facilitar las licencias y registros, de salida o de retorno, tan pronto se presentasen las embarcaciones habilitadas para recibir carga de los efectos, géneros y frutos que más abajo se especificaban, sin irrogar detención maliciosa alguna, bajo pena de resarcir al damnificado los perjuicios derivados de tal retraso, y de ser suspendidos o privados de sus empleos, según la malicia del entorpecimiento.

Se autorizaba para que del Perú, de la Nueva Granada y de Panamá se exportase a la Nueva España y a Guatemala el oro y plata amonedados, así como el cobre, estaño, y cualesquier otros metales en pasta; el cacao de Guayaquil, la cascarilla o quina, bálsamo, hierbas, drogas medicinales, y todas las demás especies, géneros y frutos propios y producidos en los mencionados territorios, quedando expresamente prohibidos para la Nueva España, Panamá y Nueva Granada, los vinos, aguardientes, vinagre, aceite de oliva, aceitunas, pasas y almendras del Perú y Chile, y prohibidas estrictamente en todas partes las plantaciones de olivares y viñas, en conformidad con lo dispuesto en la Recopilación de Indias, Libro Cuarto, Título XVII, Ley XVIII.

Igualmente, desde la Nueva España a los territorios del Perú, Nueva Granada y Guatemala se autorizaba la exportación, por el puerto de Acapulco —único habilitado con este fin— de todas las especies y frutos producidos en aquel Virreinato, así como los efectos y útiles manufacturados en cualesquiera de sus ciudades, villas y pueblos, las armas de fuego permitidas por las disposiciones legales, la brea, el alquitrán, cables y cordajes de yute o de cáñamo y lino del país, los tejidos bastos y groseros

de lana y algodón fabricados por los naturales, quedando enteramente prohibidas las nuevas concesiones de obrajes, así como la exportación de toda especie de tejidos de seda, telas de oro y plata, galones, bordados con hilo de estos metales, cuyo comercio bajo ningún motivo estaba autorizado, y sólo en el caso de que los efectos, géneros y frutos propios de la Nueva España no alcanzasen a cubrir el valor de algún cargamento de cacao de Guayaquil, u otros efectos de igual o mayor estimación, se podía permitir con carácter excepcional y bajo la licencia y registro correspondientes se embarcase en plata acuñada la diferencia del valor.

Igualmente quedaba prohibido que del Virreinato de la Nueva España y de la Capitanía General de Guatemala se extrajese o se embarcase, con cualquier pretexto, cualesquier géneros, mercaderías y efectos de España, que se hubiesen conducido en flotas y registros. Todavía con mayor severidad se prohibía la reexportación de la ropa de China que había traído en sus bodegas el galeón del permiso, desde Filipinas, al puerto de Acapulco, quedando en toda su fuerza, vigor y observancia, la absoluta prohibición y las reglas y penas establecidas en las leyes y cédulas reales para que en ningún tiempo pasasen y se importasen en el Perú los tejidos y géneros de la China, a cuyo fin debían internarse precisamente por tierra desde Acapulco, cumpliéndose las formalidades y requisitos establecidos para cubrir el consumo interno de la Nueva España y Guatemala, y sólo se permitían embarcarse en dicho puerto de Acapulco bajo el registro, guías, marchamo y correspondientes guías los efectos que necesitasen las provincias de Sinaloa, Sonora y California, para conducir las por el golfo de este nombre, que las divide, en atención a los grandes costos del transporte por tierra y a que se hallaban situadas muy al Norte del repetido puerto de Acapulco.

A fin de facilitar el nuevo sistema de actividades, se dispuso que los derechos de exportación o de importación en los respectivos puertos no se alterarían con relación a los que hasta entonces estaban en vigencia, que era a razón del 2 1/2% de salida, y 5% de entrada, que eran los mismos que se exigían en los restantes puertos por el comercio de frutos y géneros del país, que se contrataban lícita y francamente, además de los de armada y de alcabala, que se causaban al momento de enajenar dichos productos, quedando exentos de cualesquier otros gravámenes o contribuciones que se pretendieren imponer¹⁸.

Por último, el 2 de febrero de 1779 firmó el monarca Carlos III la decisiva Cédula del Libre Comercio, cuyo reglamento se expidió el 12 de octubre siguiente. Tan célebre documento consta de 55 artículos, y para el caso concreto de Lima y su monopolio

comercial reviste un significado trascendental, pues infligió un golpe fatal a los intereses del virreinato peruano.

En virtud de la expresada disposición regia, once puertos españoles quedaron habilitados para el comercio con América, y con ellos los de Valparaíso y Concepción en Chile, Arica y Callao en el Perú, y en el Virreinato de la Nueva Granada, Guayaquil. Los derechos se unificaron a razón de 3% para los españoles, y 7% para los extranjeros; el oro satisfaría el 2% y la plata el 5 1/2%.

Estas generosas franquicias tuvieron un eco inmediato en el movimiento marítimo. Los escasos e insuficientes navíos de registro, ya no se dieron abasto para hacer frente a la demanda surgida con el nuevo régimen. Con las innovaciones en el rígido sistema que había estado en vigor hasta entonces, se triplicó la exportación de mercaderías, y se realizaron transacciones muy remuneradoras. Por lo tanto, la innovación de Carlos III fue provechosa tanto para la metrópoli como para sus dominios, si bien en un principio no fueron en el Perú tan visibles las ventajas, tanto por la oposición de los comerciantes gaditanos, como por la guerra que sobrevino con Inglaterra en 1779.

Es cierto que las libertades otorgadas no eran completas y que seguía vedado el comercio con extranjeros. Las naves deberían seguir enarbolando pabellón español, y, a lo más, con un tercio de extranjeros en el rol de tripulantes. Se eximieron por diez años de todo derecho géneros de que abundaba España o se fabricasen en su territorio, y se liberó de parte de los impuestos a las embarcaciones que condujesen en sus bodegas exclusivamente cargamento de origen nacional. Aunque quedó autorizado el comercio del Perú con la Nueva Granada y con México, se declararon ilícito comercio los vinos, el aguardiente, aceitunas, pasas y almendras, que eran precisamente los productos de exportación tradicional del Perú.

Se autorizó también el comercio con Filipinas y China, que anteriormente estaba restringido a México, pero con cortapisas. El puerto de destino fue Cantón.

No dejó también de traer algunos inconvenientes el nuevo régimen implantado: se comenzaron a importar azúcares de La Habana, vía Buenos Aires; considerado como fruto nacional, esto acarreó el colapso de la región productora de Trujillo, que sintió el impacto en 1784, porque el procedente de la isla del Caribe resultaba de menor precio¹⁹.

La Cédula del Libre Comercio vino también a privar a Lima de su papel de central distribuidora en todo el área en torno del Perú y la destruyó de su situación de privilegio de punto de concentración económica. Una de las repercusiones más señaladas se refleja en la fortísima baja de nuestra balanza de exportaciones a Chile: el tráfico de este país con España creció

por el Cabo de Hornos a expensas y con gran detrimento del secular tráfico comercial con el Callao y los puertos de nuestro litoral.

TRANSPORTE DEL AZOGUE

Desde Chíncha hasta Arica solía transportarse en uno de los galeones del Rey este importante elemento para la obtención de la plata en las minas de Potosí. Este servicio se prestaba cuando aquel navío podía hacerlo por no estar ocupado en otra misión, y en caso de no poderse utilizar, se acudía al recurso de fletar buques de particulares, que se hacían cargo de esta línea.

El flete Chíncha-Arica era de doce reales por quintal, transportándose entre 4.000 y 7.000 quintales cada temporada, que daba comienzo cuando las aguas en la sierra permitían por una parte conducir los cargamentos hasta el puerto, y por otra parte, poner en movimiento los molinos trituradores de metal en Potosí. La merma estimada como normal en la travesía de Chíncha a Arica se juzgaba del orden de un 20% del total del cargamento.

LA PESCA Y LAS INDUSTRIAS SUBSIDIARIAS

Refiere el cronista Salinas y Córdoba que lo más vistoso en el Callao era ver entrar todas las tardes, desde las cuatro hasta que caía la noche, la flota de barcos de vario calado así como balsas que venían de la isla, de Surco y de Pachacámac, Huaura, Chancay, Ancón y otras partes, conduciendo en sus bodegas pescado fresco de las mejores especies, entre las cuales se contaban el lenguado, el mero, el sábalo, el dorado, la liza, la corvina, el robalo, la cabrilla, el pejeblanco, el pámpano, el pejerrey, la chita, la lorna, la aguja, la cabinza, el coco, el borracho, el peje de peña, la caballa, el bonito, el chalaco, la sardina, la anchoveta; de alguna distancia se traían tollos, atunes y salados²⁰

En 1651 el agustino Fray Antonio de la Calancha propuso en un *Memorial* impreso, dirigido al Virrey Conde de Salvatierra, la conveniencia de establecer en el Perú la industria del pelo de los lobos marinos, los cuales, según aquel autor, eran propiamente castores y su pelaje tan fino como el de éstos. Esta explotación industrial de los lobos de nuestra costa se dirigía a utilizar la materia que de ellos se obtuviera para la fabricación de sombreros. Al efecto, mostró al Virrey tres pieles y la pelambre o crin extraída de estos lobos. El Conde de Salvatierra mandó que se facilitara al P. Calancha un chinchorro, cuatro indios pescadores, y artes para capturar unos cuantos lobos. Quedó encargado de esta labor el Teniente General de la Artillería del Callao,



Plano de la bahía de Arica, en Amedée François Frézier, *Relation du voyage de la Mer du Sud...* (Paris, 1716), Lámina XXI.

Miguel Lozano de las Cuevas. Salieron en efecto los pescadores y lograron atrapar en varias expediciones hasta un total de 350 animales, que se desollaron, obteniéndose unas treinta arrobas de lana, aparte del aceite que se extrajo de su grasa, que se juzgaba con razón de valor. La industria proyectada no llegó a implantarse, o porque no resultara económicamente productiva, o porque la lana no llegara a reunir las cualidades de la del castor auténtico²¹. Es cierto que en las islas de Juan Fernández los corsarios utilizaban el aceite para combustible de las lámparas; mezclado con brea o pez, se empleaba para carenar con estopa los barcos, y mezclado con cenizas de árboles, suplía el uso del sebo para dar a los veleros mayor rapidez²².

La industria de la pesca y de la salazón del pescado estuvo reducida a una proporción muy modesta hasta la última mitad del siglo XVIII, en que comenzó la pesca de la ballena. Es verdad que la pesca ha sido tradicionalmente un ramo de considerables ganancias, aparte de la necesidad de proporcionar alimento a la población que moraba en la costa, desprovista de otros medios de producción agrícola en los estériles arenales, hizo de los nativos hábiles pescadores. De Paita se extraían enormes cantidades de tollos, que se internaban a la sierra norteña. En el litoral del Norte de Chile se salaba el congrio y daba lugar a una industria de regular consideración, exportándose hasta 900 arrobas anualmente.

LOS ASTILLEROS: GUAYAQUIL

De los astilleros americanos, existentes en el Pacífico, fue Guayaquil el más importante, en razón de la abundancia de su producción y la calidad de la misma. Este florecimiento y actividad lo ponderan todos los autores. Favorecía esta industria la abundancia de excelentes maderas propias para la construcción de naves, la comodidad del puerto para la instalación de astilleros, y la facilidad de agenciar mano de obra.

Aparte, hubo una razón poderosa: si la parte del Atlántico podía ser abastecida con naves hechas en España, en la costa occidental era necesario o construir las aquí, o confiar en que alguna nave consiguiera remontar la extremidad Sur del continente. Viaje largo y arriesgado, que en los siglos XVI y XVII no era fácil, y que sólo a mediados del siglo XVIII se hizo algo más frecuente.

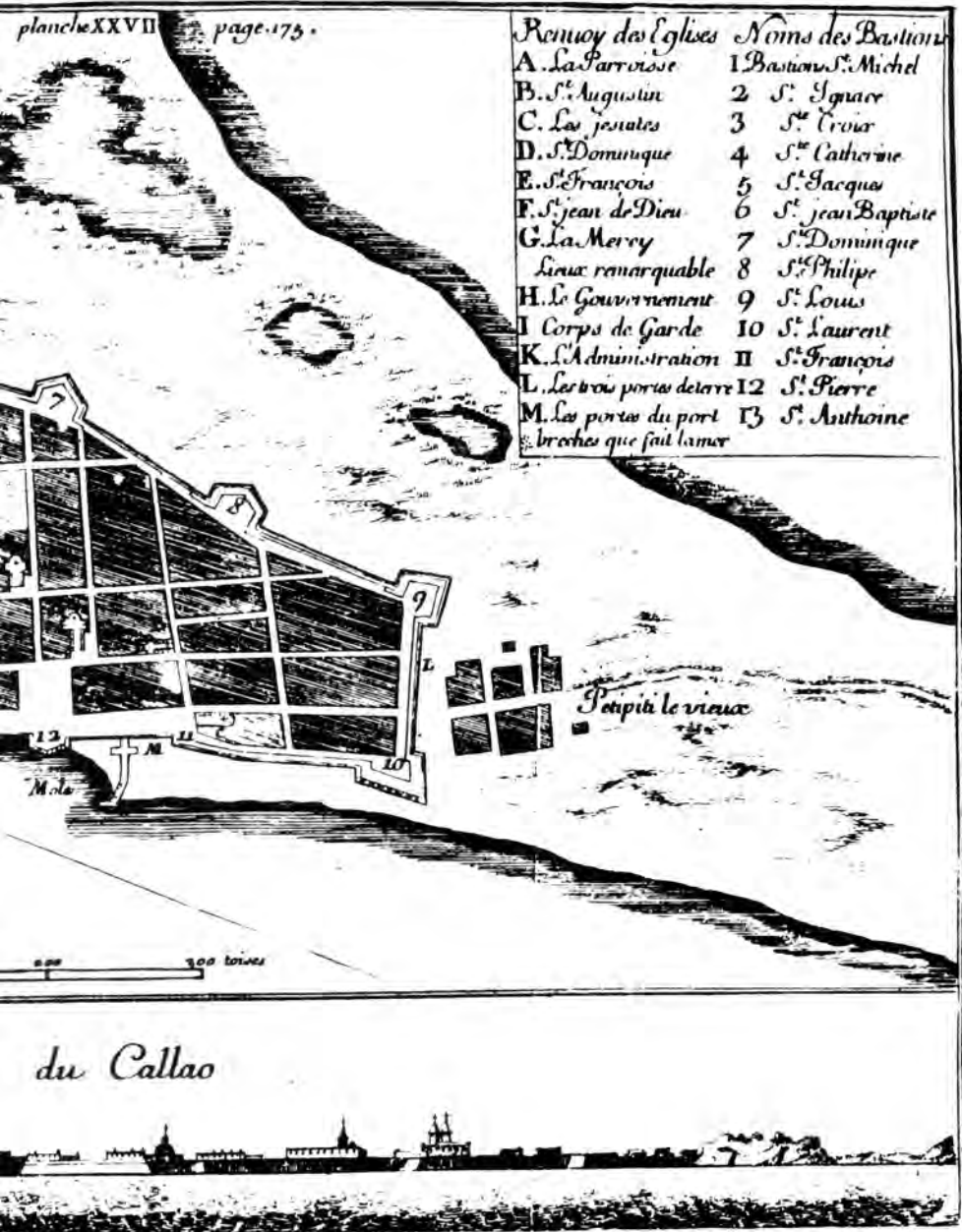
Estaba, sin embargo, prohibido emplear indios de mita para cortar madera, según Cédula de 24 de noviembre de 1601, empleándose en lugar de ellos negros esclavos. No obstante, cuando se efectuaba la construcción de galeones para la escuadra vi-



Vista de Guayaquil.



Renvoy des Eglises	Noms des Bastions
A. La Paroisse	1 Bastion S. Michel
B. S. Augustin	2 S. Ignace
C. Les Jesuites	3 S. Croix
D. S. Dominique	4 S. Catherine
E. S. Francois	5 S. Jacques
F. S. Jean de Dieu	6 S. Jean Baptiste
G. La Mercy	7 S. Dominique
Lieux remarquable	8 S. Philippe
H. Le Gouvernement	9 S. Louis
I Corps de Garde	10 S. Laurent
K. L'Administration	11 S. Francois
L. Les trois ports de la	12 S. Pierre
M. Les portes du port	13 S. Antoine
de breches que fait la mer	



du Callao

Plano y perspectiva del Callao, en Amedée François Frézeir, *Relation du voyage de la Mer du Sud...* (Paris, 1716), Lámina XXVII.

rreinal, entonces se dejaba en suspenso aquella prohibición, en vista de la necesidad²³.

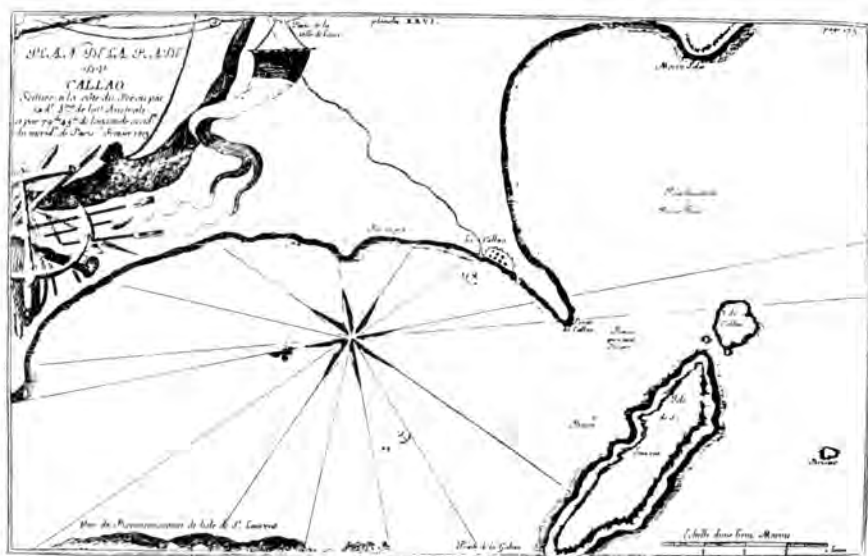
Tenían fama los barcos que botaban en Guayaquil por la ligereza de sus quillas y la calidad superior de su madera, que excedía en solidez y duración a las más acreditadas²⁴.

En 1766, y previos los más halagüeños informes, se pensó seriamente en situar el astillero real en Guayaquil. Destinóse a este objeto al Ayudante de Construcción don Cipriano Echeñaer para que montara el astillero de modo que se pudiesen construir en él navíos de hasta 68 cañones, y se exhortó a los virreyes del Perú y de la Nueva Granada para que dispensaran todo su apoyo a fin de que este proyecto se llevara a cumplida realización. En efecto, el primero de ellos, Amat, patrocinó con el mayor empeño la idea, pero ésta encontró al final una serie de obstáculos e inclusive el Capitán Boenechea propuso que era más ventajoso trasladar todas las instalaciones a Talcahuano en Chile. A juicio de los contradictores de este criterio, era muy costosa la construcción en Guayaquil, y sus maderas adolecían de defectos que no acusaban las chilenas, aunque a la verdad tampoco éstas fuesen de gran duración, pues se corrompían y se dañaban con facilidad.

El modo de fabricar: acabada la construcción, se aforraban y calafateaban todas las costuras de estopa de coco, se le aplicaban varias capas de alquitrán y de brea de Guatemala.

La acción de botar los cascos al agua era fácil: el mismo peso de la mole era el impulso que la deslizaba. Se cavaba primero un canal pendiente desde la proa a la orilla, entablado de cuarterones ensebados, y afianzado el equilibrio con vetas dobles, ayudados de puntales muy fuertes de roble por los costados de babor y estribor, se retiraba la cuña que detenía la nave por delante del pie de la roda, y con dos o tres golpes de mazo por la popa sobre la cabeza de la quilla, en el espacio de unos segundos se deslizaba hasta el río, donde siendo necesaria a tiempo contraria fuerza que detuviese el casco, servían para esto las anclas y los cables, quedando a flote sobre las aguas, y por sus costados y popa, las cuerdas que lo detuvieron. Este singular espectáculo era muy vistoso, y por tratarse del único astillero de importancia en el litoral, era celebrada cada botadura como una gran fiesta.

Dentro del mismo río se aprestaba la nave de los demás aparejos necesarios, calando la arboladura, levantando los masteles, y cruzando las vergas, que por lo común eran de palos de maría o de laurel, unos y otros de mejor condición que los pinos de Europa, y los primeros eran muy sólidos, pues no se tenía noticia de que en el Pacífico alguno de ellos se hubiese rendido por la fuerza de la vela. La jarcia, fabricada de henequén en Chile, era conducida por particulares, aunque muchos



Plano de la bahia del Callao, en Amedée François Frézier, *Relation du voyage de la Mer du Sud...* (Paris, 1716), Lámina XXVI.

la suplían de la que torcían de cabuya los indios de Jipijapa. Las velas eran de algodón hilado en grueso y tupido, aunque no alcanzaba la calidad del europeo.

Acabada la construcción, se ponía allí mismo la nave a la carga formada por madera, cacao y frutos del país para conducir al Callao o a Panamá. De esta forma, desde el propio lugar del astillero sacaba la embarcación los árboles, los aparejos, y la carga, detalle tan extraordinario que no se presentaba en ningún otro lugar europeo o americano²².

En Guayaquil había alrededor de 250 operarios fijos, número que en caso de necesidad podía aumentarse hasta 320 por lo que respecta a carpinteros; calafates se empadronaban unos 150. Con este contingente bastaba para hacer cada año por lo menos un buque de guerra con destino a incrementar la escuadra virreinal.

En la importante obra de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias Secretas de América*, hallamos una información muy detallada de los astilleros que existían a mediados del siglo XVIII en el litoral del Pacífico, y con particularidad se trata de los que había en Guayaquil, en donde se construían y carenaban prácticamente todos los barcos que surcaban nuestras aguas.

Ambos autores celebran mucho los astilleros de Guayaquil, poniendo de relieve que eran los que debían llevarse la primacía, tanto por la calidad de las maderas de que se disponía para construir en ellos, como por la abundancia de las mismas. Comienzan su información explicando lo que la Naturaleza depositó en aquellos lugares con generosidad, uniendo a la comodidad de un río anchuroso, con profundo calado, la ventaja de la existencia de maderas apropiadas para construcciones navales.

El astillero de Guayaquil se encontraba situado a una distancia de kilómetro y medio al Sur del emplazamiento de la ciudad, río abajo, y como el Guayas en aquella parte tenía agua suficiente, el ámbito era espacioso para aprovechar la orilla, de forma que se podía construir varios navíos simultáneamente, sin estorbarse los unos a los otros. Las maderas que se hallaban en las cercanías, en abundancia y de superior calidad, no sólo no se encontraban en ningún otro lugar de nuestro continente con tanta comodidad, sino en ningún otro punto de los dominios de la Corona española.

Nos indican Juan y Ulloa que la abundancia de las maderas era tan considerable, que la mayor parte de los alrededores de Guayaquil eran espesos bosques, donde el mayor costo se reducía a abonar el jornal de los peones que cortaban y desbastaban dichas maderas para bajarlas al lugar en donde iban a ser utilizadas. Era necesario únicamente cortar con tiempo la cantidad de madera indispensable para iniciar la labor, y a esta abun-

dancia se añadía la facilidad de su conducción, que se hacía simplemente lanzando los troncos al Guayas, aprovechando de los esteros o caños que comunicaban con él, y que se internaban en los bosques a grandes distancias, facilitando de esta manera el traslado de esta primera materia.

Las principales especies de madera que se empleaban para la construcción de los navíos era guachapelí, roble amarillo, maría, canelo, mangle, bálsamo y laurel. Todas estas maderas, que eran distintas entre sí por sus calidades respectivas, se empleaban en la construcción de las embarcaciones, aprovechando cada especie para los objetos para que era más adecuada.

El guachapelí era la madera más aprovechable de que se disponía puesto que era muy sólida y fibrosa, con variedad de longitudes, sin tener muchos nudos; muy suave al corte, casi incorruptible y tan jugosa que al tocarla con el hacha, después de sesenta o más años de servicio, parecía que estaba acabada de labrar. Esta especie se destinaba para los planes, piques, estameneras y demás posturajes, curvas y motonería. Verdad es que ofrecía el defecto, aunque posible de corregir, de que toda la parte blanca se pudría con facilidad. Su color propio era entre colorado y amarillo, pero en las inmediaciones de la corteza solía presentar algunos trozos blancos superficiales, que eran aquellas partes que todavía no habían madurado, y como esto no se profundizaba, si se tenía el cuidado de cortarlas al tiempo de labrar la madera, hasta que se descubriese por todas partes su color legítimo, no había peligro de corrupción. Los navíos que se construían con guachapelí alcanzaban una duración jamás oída en Europa, como se tenía la experiencia, pues sin contar con los numerosos veleros que había en nuestras costas con más de medio siglo de servicio, Juan y Ulloa habían alcanzado a conocer un buque, llamado *El Cristo Viejo*, cuyo nombre se le había impuesto por ser tal su antigüedad, que se había perdido la memoria de la fecha exacta de su construcción y de quién lo había hecho, siendo así que había entre los maestros de Guayaquil de ochenta y más años de edad, ninguno de los cuales recordaba haberlo construido, de donde se desprendía que era más antiguo que todos ellos. Este navío, según añaden los autores, se perdió al fin, pero por un accidente, cuando todavía sus maderas se hallaban tan sanas como si acabara de salir de los astilleros.

La pérdida de los que naufragaban, y no era corto su número entre los matriculados en nuestras aguas, cuando empeñados en alguna costa les sobrevenía un temporal, o por descuido de los pilotos y marineros, era la causa de que no durasen por lo general los veleros tanto como debían, pues si no ocurriese este contratiempo, nunca verían su fin los dueños que los hacían construir, ni aun sus segundos y terceros a quienes pasara la

propiedad, aunque viviesen largo tiempo, pues hasta que a fuerza de reclavarse se agujereaban las maderas, de modo que ya no estaban firmes, eran de provecho, y de hecho nunca dejarían de serlo por la madera, por ser ésta de suyo incorruptible.

Advierten Juan y Ulloa que el roble de Guayaquil no alcanzaba la misma bondad que el europeo, pero aunque ofrecía menor fortaleza que éste, en cambio no se rajaba con tanta facilidad, porque su fibrazón era muy trabada, y dispuesta en distintos órdenes, de manera que formaba un cuerpo bien entretejido por todas partes. Además de esto, era fácil de trabajarse y siendo esta circunstancia tan ventajosa, se aplicaba a la tablazón, la cual duraba mucho en los veleros, porque sobre sus buenas cualidades ofrecía la de no ser atacada por la *broma*, y aunque ésta no era común en las costas del Perú y Chile, sí lo era en las costas desde Panamá hasta Acapulco.

El palo amarillo, cuyo nombre identificaba su color, era una madera fuerte, compacta y de mucha duración, y por esto se empleaba para baos, latas, durmientes, palmejares y otros elementos que requerían una madera de esta especie.

Las arboladuras se hacían de la madera denominada maría, muy distinta de otra que con el mismo nombre se conocía en el Caribe, porque la maría de Guayaquil era mucho más liviana y más flexible que la de otras partes, aunque no lo era tanto como el pino europeo, al cual excedía en robustez. Era una madera tan apropiada para arboladuras, que no se sabía de que alguna nave en el Pacífico hubiese perdido los árboles salvo los que la necesidad había obligado a cortar en alguna emergencia, para salvar la nave, en caso de haber sobrevenido un temporal de algún impetu. Esta era la única de las maderas que producían los montes de Guayaquil que reconocía dueño, no porque legítimamente lo tuviese el sitio en donde nacían los árboles, sino porque algunos vecinos de Guayaquil ofrecieron dar una corta suma al Fisco, con la condición de que se les concediese el privilegio de ser los únicos que pudiesen cortar arboladuras allí, obligándose por su parte a proporcionar al Estado, únicamente por el precio del corte y de la conducción, los que hubiesen menester los navíos de la flota del virreinato, y por esto todos los dueños particulares de embarcaciones obligadamente tenían que comprarlas de estas personas.

El canelo, que era madera muy dura y pesada, se empleaba para quillas, y en otras piezas que requieren fortaleza. También se hacían quillas de mangle, porque siendo madera incorruptible en el agua, concurría en ella además la circunstancia de haber palos cuya longitud pasaba de los treinta metros, con un grosor proporcionado.

El bálsamo, cuya madera era sólida, firme y muy pesada, se utilizaba para las bombas, y del laurel, aunque pesado y poco

flexible, se labraban remos, por no haber madera más adecuada para esta finalidad.

Con esta distribución de maderas, aplicando la de cada especie a aquello para lo que era más apropiada, salían unos barcos de la duración que ponderan los dos autores cuyos informes estamos utilizando, pues concurriendo en ellas las circunstancias que se necesitan y son correspondientes al uso de cada una, conducen todas a la perfección del cuerpo que se fabricaba, en cuanto a su mayor solidez e incorruptibilidad, que era en lo que consistía principalmente la bondad de los productos salidos de los astilleros guayaquileños.

A estas ventajas que quedan expresadas, en abono de estas maderas hay que agregar que empezando a trabajarlas desde que se acababan de cortar en el monte y conducir las al astillero, aún estando enteramente verdes, no por eso sufría mengua la duración del barco que se construía con ellas, que si se hiciera con maderas completamente secas y curadas, porque nunca llegaba el caso de dañarse o corromperse, circunstancia que en opinión de Juan y Ulloa merecía ser subrayada como muy notable.

Además de las maderas, que era la principal materia prima para un arsenal de aquellos siglos, había en Guayaquil otros materiales indispensables para los astilleros, tanto para construcción como para carenas, como hierro, brea, alquitrán, jarcia, estopa, sebo y lonas.

El hierro que se empleaba en la construcción de los navíos que se lanzaban al mar en el Pacífico, tanto en los astilleros guayaquileños como en los restantes, era traído de España, y como en ocasiones solía elevarse tanto el precio que llegaba a costar el quintal alrededor de cien pesos, aunque otras veces descendía a cuarenta y hasta treinta, de aquí resultaba que se elevaba en gran medida el precio de costo de la construcción de los navíos en nuestros astilleros, así como el de las obras de carena. Para disminuir el costo en alguna medida, los particulares que construían solían valerse del hierro importado de México, porque su costo era menor en comparación, aunque ofrecía el considerable defecto de ser muy quebradizo, por lo cual sólo podía emplearse en aquellos objetos que no eran susceptibles de sufrir detrimento con tal defecto.

La brea y el alquitrán se traían desde las costas de la Nueva España. Las dos materias eran de excelente calidad, y en sus precios no había seguridad, dependiendo de la abundancia o escasez. Es cierto que este alquitrán quemaba las jarcias, lo cual también solía hacer otra especie llamada *copé*, que se extraía en los alrededores de Guayaquil, en Santa Elena y en Amotape, el cual lo utilizaban los particulares por ser de menor precio, mezclándolo con el bueno.

La jarcia que se empleaba en Guayaquil era traída en su mayoría de Chile, en donde nacía en abundancia el cáñamo, cuya calidad era superior al de Europa, superándolo también en longitud de la fibra, aunque por ignorancia de los productores, que no sabían rastrillarlo y limpiarlo bien, no se obtenían manufacturas de tan buena calidad. También se hacía cordaje de pita en Guayaquil, del cual sólo se utilizaba para las embarcaciones pequeñas y las destinadas al tráfico de cabotaje local, sin extenderse más que hasta Panamá.

La estopa que se empleaba en todas aquellas embarcaciones era de dos especies: una, que era la de coco, que se aplicaba para las costuras debajo de la línea de flotación, y otra, que era la usual, de cáñamo, para las que se hallaban al aire. La estopa de coco era tan adecuada para las costuras debajo del agua, que no se corrompía, y una vez endurecida, duraba tanto como la tablazón, y uniéndose con la madera, formaba un cuerpo con ella, y por esta razón, todas las carenas a los navíos en el Pacífico se reducían a apretar las que se aflojaban, limpiar fondos, reclavar las tablas, y poner algún rumbo cuando lo necesitaban, de suerte que los clavos faltaban, y en cambio permanecía la madera, no siendo esto de admirar para los informantes de cuyo testimonio nos estamos valiendo, porque se sabía ya entonces que el agua salina ataca al hierro, y en cambio existían muchas maderas cuya naturaleza podía estar dentro del agua para conservarse exenta de corrupción. La estopa de coco era de la misma calidad, y así no se encontraría otra materia tan apropiada para llenar los vacíos que dejan las tablas y que duraba igual que ellas. Además de la incorruptibilidad de esta estopa debajo del agua, se observaba en ella que después de oprimirse en seco cuanto fuera posible, se hinchaba y apretaba tanto las costuras, que no dejaba entrar gota de agua. Esta misma humedad y la gran opresión en que se hallaba, la hacía unirse más fuertemente a la madera de las tablas, y formar con ellas un cuerpo tan sólido, como si fuera un solo bloque. No sucedía lo mismo cuando se colocaba esta estopa fuera del agua, porque en cuanto se secaba, se reducía de volumen al adelgazarse sus fibras y se aflojaba la que estaba en las costuras, por cuya razón no era adecuada para estos usos, y se usaba la de cáñamo, que no experimentaba el mismo inconveniente.

Esta estopa de que estamos hablando se hacía de la corteza que tienen los cocoteros, cubriéndolos fuertemente, tanto que para extraerla era necesario mucho trabajo. El modo de hacerla era muy sencillo, pues todo el trabajo se reducía a machacar bien esta corteza, hasta que las fibras se separasen y quedasen libres de la materia carnosa que las unía, la cual se separaba como aserrín.

LA MARINA MERCANTE

El sebo que se consumía en Guayaquil era el de las reses que se beneficiaban en las inmediaciones, así como del que se importaba de Chile. Las lonas, todas de algodón, se importaban de Cajamarca, Chachapoyas, y otros lugares del Norte de nuestro país.

En los años en que escribían sus notas los marinos Ulloa y Juan, el constructor que había en Guayaquil era un negro, que era el único que dirigía las construcciones de las embarcaciones, rigiéndose como única instrucción por la experiencia adquirida en largos años, porque advertían los dos expertos marinos que ni aun en aquellas principales proporciones que son el fundamento de la estructura de un barco, se observaban las proporciones recomendadas por las reglas científicas, sino determinando la quilla, eslora, manga y puntal a la discreción de aquel negro empírico, o ateniéndose a las directivas del armador que costeaba la construcción, ajustándose en toda la construcción simplemente a medidas puramente experimentales. Por esta razón, Juan y Ulloa advierten que los buques resultaban tan irregulares en sus proporciones, que aparecían como deformes, y en realidad lo eran, porque comúnmente daban las siguientes proporciones: a 45 codos de quilla, 18, o cuando menos, 17 1/2 de manga. El puntal resultaba en proporción corto, y nunca lo daban hasta la cubierta principal, como la mitad de la manga. Tampoco acostumbraban dar recogimiento en el portalón, de donde resultaban los costados tan derechos como paredes. Esto lo hacían con la finalidad de que los navíos cargasen mucho y rudiesen más por concepto de flete, y como los dueños eran los que por lo general daban las medidas, aunque el constructor quisiese respetar las normas técnicas, no le quedaba facultad para apartarse de las órdenes recibidas. A la desproporción de la manga y a la irregularidad del puntal se añadía entonces la imperfección de los arrufos que les daban a popa, con el fin de conseguir tres cámaras, y de esta manera, los barcos de 27 a 30 codos tenían dos, además de la santabárbara.

Todas las faenas realizadas en Guayaquil las hacían los negros esclavos y libres que había en la localidad, empleándose casi todo el vecindario en las labores auxiliares de calafatería y carpintería, con lo cual había siempre trabajo para todos, por cuya causa la maestranza de Guayaquil siempre se hallaba muy concurrida.

Los jornales que cobraban los oficiales, tanto de carpintería como de calafatería, en Guayaquil, ascendían a dos pesos, y en proporción, el de los peones, pero no se les pagaba enteramente en dinero cuando trabajaban en la construcción de un navío, porque estaba establecido que el dueño de la embarcación llevase al astillero, inmediato al mismo, aguardiente, vino, y algunas mercaderías de Europa, y los oficiales tomaban una parte

de su salario en especie, de suerte que el dueño del buque ahorra en el costo lo que ganaba en los artículos que expendía a los trabajadores. Sin embargo de esto, y de ser la madera tan barata, era muy crecido el precio de construcción de cualquier velero, pues una unidad del porte de 800 a 850 toneladas, salía por el orden de 60.000 a 70.000 pesos. Este precio era muy grande si se considera la abundancia y facilidad en conseguir madera pero si se repara en el alto precio del hierro y a que un navío construido con esas maderas era de una duración incomparablemente superior a los que se hacían en otros lugares, siempre resultaba en promedio un costo muy económico.

Anotan el dato los marinos Juan y Ulloa que en 1744, por orden del Virrey Marqués de Villagarcía, se practicó un presupuesto pormenorizado del costo que tendría que hacer un navío de sesenta cañones, puesto en el Callao, más dos esquifones de velas y accesorios de jarcia y motonería. Habiéndose hecho el cálculo con todo detalle, con dictamen del Maestro Mayor y de otras personas competentes, se concluyó en que ascendería el costo de dicha nave a 191.891 pesos, sin incluir por cierto anclas ni artillería. Este precio se reduciría considerablemente si se hubiese tomado la providencia de llevar el hierro de Europa, en cuya forma no hay duda que experimentaría un ahorro de gran importancia, porque aunque su precio sería considerable, siempre se recompensaría con el ahorro en las carenas y la mayor duración y solidez de los navíos, ya que por la bondad de las maderas durarían dos o tres veces más que una nave construida en otro astillero, por ejemplo en La Habana o en otro lugar en donde no hubiese las facilidades que se encontraban en Guayaquil.

Guayaquil no solamente proveía los navíos que navegaban en nuestras aguas, sino también las maderas para carenar y reparar, que se conducían al Callao, adonde se traían durante todo el año maderas de toda especie.

LOS ASTILLEROS: CHILE

Pasando a dar cuenta de otros astilleros de la costa del Pacífico, Juan y Ulloa se ocupan de Chiloé, Valdivia y Concepción, en donde se hallaban maderas para construir y ventajas para hacer astilleros, aunque no en la medida que en Guayaquil, porque la verdad es que en dichos lugares sólo habían fabricado contadas unidades. Las maderas que se hallaban en estos lugares eran totalmente diversas de las de Guayaquil, y aun sujetas a podredumbre, por cuya causa duraban muy poco las construcciones salidas de estos astilleros. Esta era, sin duda, la razón por la cual en dichos puertos no había prosperado la

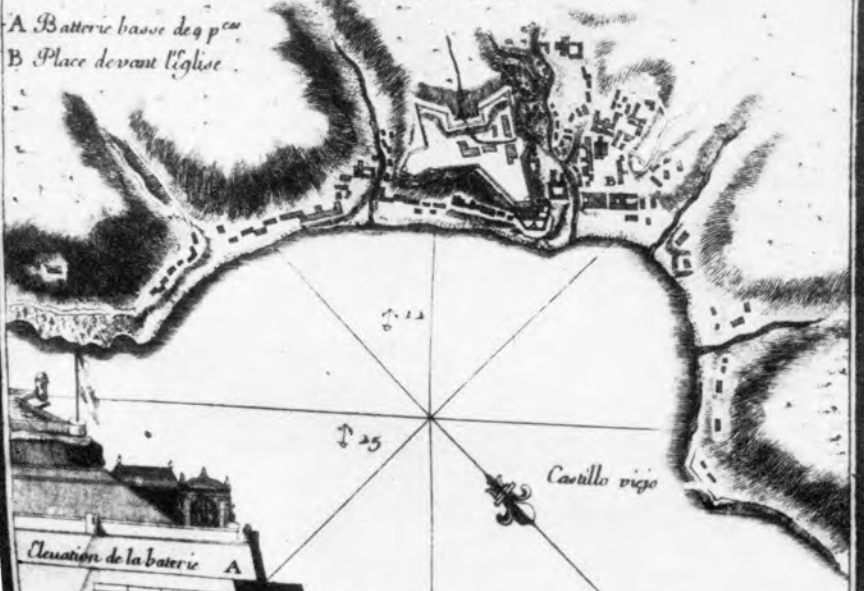
La bahía de Valparaíso y plano del castillo.

275



PLAN DES FORTRESSE ET BOVRGADE
DE
VALPARAYSSO

- A Batterie basse des p^{ces}
- B Place devant l'eglise



Elevation de la batterie A
25 50 75 100

Ce plan contient la partie 1.2 du plan general

RTE PARTICULIER
DE LA

RADE DE VALPARAÏSSO
ala Côte du Chili par 32^d 55' de lat^d Ausⁿ.
Cotes et Mouillages circonvoisins dont
les principaux caps ont été leues geo^m

- A Quebrada de los bueos
- B q^{da} de S^t. Francisco
- C Quebrada des Augustin
- D Larion
- E Almendral
- F Las Siete hermanas
- G Calota de la viña a la mar
- H La viña a la ma
- I Obra Verde
- K q^{da} de Vilca
- L Calcutta de Concon



industria de la construcción naval, no obstante ser en ellos menos costosa la construcción en sí.

Prosiguen los autores que tan detalladamente nos están informando sobre el particular, que aunque las maderas de construcción de Chiloé, Valdivia y Concepción eran de distinta calidad que las de Guayaquil, no por esto dejaban de ser muy celebradas algunas de ellas, como el caso del avellano en Valdivia, cuya flexibilidad era tan grande, que sin sentirse nada los tablones, ni emplear en ellos artificio alguno, se doblaban todo lo necesario según lo requería el lugar adonde iban a colocarse, sin impedir esto su larga duración cuando estaban debajo del agua, si bien fuera de ella resistían poco tiempo. De esta clase de madera se traía al Callao crecida cantidad, y particularmente se empleaba para aquellos lugares en donde era necesario que el tablón tomase alguna vuelta, su color era algo rojizo. Asimismo se disponía en Chiloé de otra madera, el alerce, la cual se utilizaba para pañoles, mamparos y otras obras de esta índole, y de la que también se traía al Callao, para emplearla en duelas para la pipería, aunque ofrecía el defecto de que se rajaba con facilidad.

En otros muchos puertos se hacían embarcaciones de poco calado, que servían únicamente para el tráfico costero. Atacames, en la costa del Ecuador, era una de esas bases, en donde se construían veleros pequeños de dos palos sin gavias.

En Chincha, también se construían pequeñas embarcaciones, empleando para ello la madera de espino que se producía en la comarca; era madera pesada, muy fuerte, dura y tan cerrada de poros, que el clavo que una vez entraba en ella, sólo rompiéndose salía, pero ofrecía la desventaja de rajarse con facilidad.

LOS ASTILLEROS: CALLAO Y PUERTOS VECINOS

La maestranza del Callao en la época de los marinos Juan y Ulloa, estaba en buen pie. Su dotación se componía de un capitán de maestranza, con el grado de Teniente de Navío, de un Maestro Mayor carpintero, otro calafate, y otro herrero, los cuales integraban la plana mayor de la maestranza. Además, habían otros oficiales de carpintería y calafatería, los suficientes para el trabajo y obras que se ofrecían en el Callao. En opinión de buenos conocedores como lo eran Juan y Ulloa, los obreros eran inteligentes y hábiles en su menester, y entre ellos los había tan buenos como los que existían en los arsenales de Europa. Los jornales que recibían eran superiores a los que ganaban sus compañeros en Guayaquil, puesto que los oficiales cobraban tres pesos diarios, y a proporción los subalternos.

Además de las habituales obras de carena, que constituía la ocupación regular de esta maestranza, también se construían embarcaciones menores para el tráfico de la costa, cuyas ligazones se hacían con la madera de Chíncha, y todo el resto con la de Guayaquil, con parte de la de Valdivia que servía para entablar. Asimismo existían en el Callao varias atarazanas grandes y cerradas, donde se recogían las maderas y otros accesorios voluminosos pertenecientes a los navíos de guerra, como palos, vergas, anclas y maderas sin trabajar que se traían de Guayaquil, a fin de tenerlas a disposición para cuando hiciese falta.

El astillero del Callao, al igual que los de Guayaquil y los de otros puertos de nuestra costa, se surtía del hierro que se importaba desde España; la brea y el alquitrán provenientes de los puertos de El Realejo y Sonsonate, en la costa mejicana; las lonas se traían de Cajamarca y Chachapoyas; la jarcia y el sebo, de Chile, y las maderas para las carenas, de Guayaquil la mayor parte, y el resto de Valdivia y Chiloé.

Todos los materiales para las carenas y armamentos se compraban dentro del Callao o en Lima, donde sus precios eran los más subidos, por ser aquí su última venta después de los trasbordos de Panamá y el flete desde el Istmo hasta nuestros puertos.

Las unidades de la Armada pasaban a Guayaquil a carenarse cuando se consideraba que necesitaban una obra de gran envergadura en la tablazón de sus fondos y costados, porque aunque la madera de que estaban construidas era incorruptible, a fuerza de limpiarla y de apretar la estopa venía a gastarse los cantos de los tablones, y no podían asegurar las últimas estopas de la costura. Lo mismo ocurría con el interior, con el continuo choque del lastre que las descantillaba igualmente. Sumando estos factores a la continuación del reclavado, quedaba en tal estado la tablazón, que se hacía preciso mudar los fondos o porciones considerables de ellos. Esta obra, por ser muy costosa realizarla en el Callao, se hacía en Guayaquil, en donde después de ser repasados, regresaban los navíos al Callao de vacío, aunque los autores cuyas informaciones recogemos indican que perfectamente podían retornar cargando madera, como lo hacían todos los buques mercantes que pasaban a Guayaquil para igual operación.

Juan y Ulloa recomiendan que igual temperamento debía adoptarse con la jarcia y sebo que se importaba desde Chile. El quintal de jarcia adquirido en Valparaíso, siendo de la mejor calidad, costaba de 14 a 16 pesos, y una vez en venta en el Callao aumentaba hasta 28 o 30 pesos, y a veces aún más, cuando se registraba escasez. Dicen dichos autores que puesto que los navíos de la flota virreinal iban a Chile en el servicio de transportar los "situados", bien podían de retorno traer di-

chos artículos, con lo que habría siempre a precios bajos en el Callao.

En cuanto al hierro, importado desde España, su precio ascendía algunas veces hasta cien pesos el quintal, como había sucedido cuando se armaron los dos navíos *Belén* y *La Rosa*, que fueron precisamente los que en 1742 se confiaron a los marinos Juan y Ulloa, respectivamente, pero cuando estaba barato no bajaba de 30 a 40. Cuando se prepararon estos navíos, el hierro estaba caro.

Las lonas se compraban a los mercaderes de las dos comarcas de Cajamarca y de Chachapoyas. Se llevaban enfardeladas hasta el Callao, siendo el valor de cada fardo alrededor de 30 pesos, conteniendo cada uno aproximadamente 280 varas, de un ancho de dos tercias. El material de que estaban fabricadas estas lonas era el algodón, aunque de poca duración, no tanto porque el tejido estuviese compuesto de un entramado endeble y corto como lo era el algodón que por entonces se conocía, sino por la delgadez del tejido, porque ponían tan poco cuidado en el torcido del hilo, y las hacían tan flojas que se clareaban como si fuesen una red, y al estirarlas se ensanchaban hacia los lados también por defecto del tejido y de no tupirlas suficientemente. En las comarcas de Quito también se hacían lonas, pero aquí servían para encostalar harinas y conducir las lejos, siendo tanta su resistencia, que excedía la de las lonas de cáñamo, pero si se observa lo que duraban las peruanas, se tendría la certidumbre de que de estar mejor hechas, serían tan buenas como las quiteñas, e inclusive se descubriría en ellas detalles que las hiciesen preferibles, como por ejemplo la elasticidad que posee el algodón, superior a la del cáñamo. De aquí que la lona de algodón se ensanchaba cuando la fuerza del viento daba en ella con violencia, y entonces se formaban otras tantas porosidades cuantas veces se erizaban los hilos, desvaneciéndose por esas perforaciones la fuerza del viento, y causando en la vela menos efecto y peligro. Esta fama las había acreditado en las aguas de nuestras costas, donde rara vez ocurría un accidente aunque sobreviniese con fuerza el viento.

Pero esto traía consigo un grave inconveniente, y es que al abrirse la trama y perderse la fuerza del viento, se reducía el andar del navío como si fuese impelido por toda la fuerza compacta del viento. En este caso eran malas las lonas que nos ocupan, especialmente para navíos de guerra, que debían ser veleros para aprovecharse de la ocasión cuando dependiese de la ligereza del viento el poder maniobrar, lo que no sucedería si las lonas estuviesen tejidas con apropiado tupido, porque en éstas, sólo siendo el viento muy fuerte tendría poder suficiente para que la elasticidad surtiese efecto.

Hacían parejas con esta imperfección de las lonas las jarcias que se elaboraban en Chile, si bien el cáñamo, por la longitud de su fibra, haría unas jarcias sobresalientes, pero lo trabajaban tan impropriamente, que le dejaban parte del cañamazo y de la paja en que nacía, hilándolo con desigualdad y colchándolo mal, salían jarcias desiguales y defectuosas. Sin embargo, anotan Juan y Ulloa que la calidad del cáñamo era superior, y así a pesar de todo, aguantaban bien, pero serían todavía de mayor duración si se cuidase de corregir las imperfecciones del cáñamo y las de su elaboración en la fábrica de jarcias. Lo demostraban las jarcias que se elaboraban por la fábrica del Marqués de la Pica, en la cual se trabajaba el cáñamo con cierto esmero y así se obtenían unas jarcias más fuertes, durables y permanentes.

Todas estas jarcias que se fabricaban en Chile se colchaban en blanco y se hacían vetas de distintas menas, con cuya forma se alquitranaban después, y el modo de mantener caliente el alquitrán era pasar la veta por dentro de él, de lo que se seguía que aunque exteriormente al parecer quedaba buena, como no podía penetrar al corazón de la veta, dentro de poco tiempo comenzaba a conocerse el mal efecto de la jarcia, porque se blanqueaba toda y se echaba a perder consiguientemente con las aguas y los soles.

LA CONSTRUCCION DE LAS NAVES

Pasando a tratar de todo lo relacionado con los buques mercantes de nuestras aguas, su aparejo y el modo de armarlos y equiparlos, dicen los Capitanes de Navío Juan y Ulloa que sería importante tratar de esta materia, por considerarlo de interés en razón de los defectos que se advertían en su modo de construcción, el descuido con que se trataban los aparejos, el desprecio con que se miraban los peligros, ya por la excesiva carga, ya por la confianza con que se salía a navegar, abandonándose todos a los vientos y la forma en que se tripulaban las embarcaciones, y por último, el modo con que estaban ancladas dentro de los mismos puertos, expuestas a conocidos riesgos por la falta de cables y de anclas.

Ya más arriba se ha aludido a lo deformes que se construían los barcos en Guayaquil, por atenerse a criterios empíricos y estimando únicamente las órdenes del armador. Así, un constructor inglés que había estado en Guayaquil, a mediados del siglo XVIII, le dijo a una persona que le propuso que le carenase y compusiese una fragata, que lo primero que había que hacer era ver hacia qué parte se le había de colocar la proa, y que siendo toda la embarcación de una misma figura, por cualquier

Fragata y aviso ligero,
utilizados para el servicio
de comunicaciones.



parte podía, como dueño de la misma, decidir lo que quisiese. Nada puede dar a entender más claramente lo irregular de tales construcciones que esta anécdota que nos trasmiten Juan y Ulloa, acerca de la desproporción con que se construían, pensando únicamente en que cargasen la mayor cantidad posible.

El aparejo de que se les dotaba demostraba asimismo que lo único que interesaba era el deseo de ganar con el flete, y la repugnancia de los propietarios de gastar lo preciso para mantener los navíos en buen estado, porque siendo caros los elementos necesarios para ello, como ocurría con las jarcias, lonas, alquitrán, brea y hierro, se excusaban de adquirir lo más indispensable, y así se presentaban los navíos con un velamen y unos pertrechos tan viejos y tan llenos de remiendos, que era necesario tener gran tiento al maniobrar con tales aparejos, porque se rompían por todas partes y al mejor faltaban los cabos.

Según nos siguen informando los dos marinos, dentro de esta situación lo más normal era que faltasen elementos de repuesto, de donde surgían naufragios y pérdidas por carecer de ellos en las circunstancias de emergencia. Las jarcias pendientes y de labor eran malas por estar envejecidas a fuerza de trabajo y falta de alquitrán; lo mismo sucedía con la de labor y las amarras. De todos estos defectos se seguía que se perdían los navíos en las costas empeñados en algún cabo, por no poderlos superar, no tener cables suficientes para mantenerlos fondeados al abrigo de alguna ensenada, mientras pasaba la contrariedad del tiempo o de la corriente, y que amarrados dentro de los puertos, cuando faltaba un cable varasen sobre la costa por falta de otro auxiliar, y finalmente que la desconfianza que había de toda la jarcia no daba lugar a que cuando un temporal los sorprendiera pudiesen salir del atrenzo a fuerza de vela. Se habían ofrecido varios casos de tales desastres durante el tiempo que estuvieron en el Perú los dos marinos, pero ni con esto escarmentaban los demás armadores.

Afirman ambos autores que toda la jarcia de que disponían los navíos mercantes era la que estaba pendiente, de suerte que las amarras se reducían a un cable y un calabrote para amarrarse en cualquier puerto; lo mismo sucedía con las velas en que no había otra remuda que las más viejas, que servían para remendar las de servicio, y para el preciso gasto de lona que se ofrecía en las embarcaciones, por ejemplo para forrar cables y otras operaciones semejantes.

Tal era el estado en que navegaban los navíos mercantes en nuestros mares, hablando en términos generales, pues entre todos alguno es cierto que presentaba mejor aspecto, y aun éstos no estaban enteramente libres del descuido de la provisión necesaria de jarcias, velas y otros artículos de repuesto.

Hasta mediados del siglo XVIII la mayoría de los barcos que hacían el comercio entre el Perú y Chile habían sido construidos unos en Chiloé, otros en el distrito de Concepción, particularmente en el puerto de San Vicente, y otros, por fin, en el río Maule, a corta distancia de su desembocadura, lugares todos en que las maderas eran muy abundantes y no obligaban a otro gasto que el cortarlas en el monte y conducir las a los astilleros o a las playas cercanas. Las fábricas de jarcia establecidas en el valle de Quillota surtían abundantemente a estas embarcaciones. Cada una de ellas tenía ocho o diez hombres para su servicio, y eran mandadas por pilotos prácticos, desprovistos de toda preparación técnica.

A principios del siglo XVIII afluyeron los buques franceses, de construcción mucho más sólida y ellos sirvieron de modelo para introducir importantes modificaciones en los cascos que se fabricaban en Chile, al mismo tiempo que los carpinteros franceses enseñaron el manejo de mejores instrumentos y procedimientos industriales, más adelantados para la construcción de naves.

Las unidades salidas de los modestos y rudimentarios astilleros de Chile siguieron prestando un servicio importante para el transporte de mercaderías y pasajeros en nuestros mares, pero paulatinamente las franquicias acordadas por el Rey al comercio hicieron afluir un considerable número de embarcaciones construidas en la Península, más espaciosas, mejor diseñadas y manejadas por pilotos mejor preparados. La consecuencia fue que la industria local de construcción de buques sufrió una inmediata recesión, y más tarde casi su total colapso.

Con motivo de la guerra con la Gran Bretaña, las autoridades se apoderaron de varios buques que enarbolaban pabellón inglés, o norteamericano, cuyos cargamentos y cascos eran vendidos a los comerciantes peruanos. Estos buques, mucho más sólidos y adecuados para la navegación, vinieron a ocupar la primacía en el transporte de cabotaje, y desplazaron a las unidades fabricadas en los astilleros de Chile.

Por lo que se refiere al apostadero del Callao, la cercanía a Lima, siendo su puerto y grande el tráfico de gente y mercancías, su vida era muy intensa. La construcción de naves, aunque había abundancia de obreros y de materiales para carenar, se reducía a corta escala y solamente para construir buques de mediano calado, a causa fundamentalmente de la carencia de madera en lugares cercanos, prefiriéndose Guayaquil, Panamá, Nicaragua o Chile. Toda la madera empleada era de importación, y así la maestranza chalaca debía someterse a esta servidumbre, aunque la actividad se concentraba mayormente en composturas comunes y corrientes de calafateo, resanes y otras

labores que se podían ejecutar sin necesidad de conducir la nave hasta Guayaquil.

Otra fuente de trabajos en el Callao consistía en armar y desarmar los buques mercantes para el corso, cuando había necesidad ante la presencia de piratas. Esta transformación de los veleros mercantes en naves auxiliares de guerra se realizaba con rapidez.

La presencia de naves francesas en nuestras aguas, a principios del siglo XVIII, fomentó en el Callao los trabajos propios a que dan lugar las navegaciones largas, y si bien los buques de dicha nacionalidad traían consigo hasta la estopa para ahorrarse gastos locales, no pasaba lo mismo con los barcos españoles, que tenían que ser carenados obligadamente en el Callao después de la larga travesía desde la Península.

Esto último acrecentó considerablemente el volumen de trabajo, al punto de que en 1797 fue necesario deslindar el carácter del arsenal chalaco, creándose un apostadero, cuyo primer jefe fue el Brigadier de la Armada don Tomás Ugarte y Liaño.

Los aparejos de que se servían los buques mercantes eran por lo general malos y pobres. La calidad de las lonas que se empleaban en el velamen era no más que mediana: la jarcia de cabuya sin alquitrantar, pues el alquitrán y puro, no el de copé que era el corriente, resultaba caro. Por esta misma razón, no se alquitrataba tampoco la jarcia de cáñamo que se importaba de Quillota. En Guayaquil se utilizaban varias clases de maderas: el bálsamo, muy dócil y durable, pero difícil de hallar; la cañafístola, excelente para quillas y fondos, pero que en la obra muerta se deshacía; el canelo, abundante y bueno para toda obra; el pechiche, que era el que más resistía el agua y el sol, aunque ofrecía el defecto de astillarse, por lo que no era muy empleado en tablones. Se rechazaba desde luego cualquier accesorio construido con hierro del país, por ser manifiestamente de baja calidad, y por eso la clavazón y cuanto de dicho material se hacía necesario e indispensable para la construcción de los buques, no quedaba otro recurso que importarlo de España, por la vía de Panamá, o luego directamente por la vía de Cabo de Hornos.

Los contratos relativos a la construcción de naves, solían extenderse con mucho detalle. Entre otros, podemos aducir aquí la liquidación final de gastos ajustada por Juan López de Espinosa con el Piloto Mayor de la Mar del Sur, Capitán Pedro de Torres, en Lima, el 2 de febrero de 1630. Ambos se habían convenido en 1626 en construir, a medias, una fragata en los astilleros de Guayaquil, y cuatro años después López de Espinosa, que era el que se había encargado de la vigilancia de las obras en Guayaquil confecciona su relación de gastos, con sumo detalle. La fragata recibió el nombre de *San Francisco*, y una vez termina-

da, se trajo al Callao. El costo total de la unidad ascendió a 23.300 pesos de a ocho reales, incluyendo una barca y cuatro anclas. La cuenta y razón de los gastos es extraordinariamente minuciosa, y se especifica desde el costo de la escritura pactada en 1626 entre ambos socios ante el escribano Francisco Hernández, hasta la cantidad de 30 pesos que se invirtieron en la curación de un negro que fue mordido por un caimán o el costo de una misa cantada con sus chirimías, que se celebró en Guayaquil el día que se echó la nave al agua, sin olvidar las velas que se compraron para alumbrar el Santo Sacrificio, como era costumbre hacer antes de que una unidad iniciase sus singladuras.

La relación nos informa de los jornales que se abonaron a los que construyeron una ramada para la nave en construcción, y un buhío para la gente que trabajaba en la obra, que irrogaron un gasto de 143 pesos. Hubo también que comprar pan y carne para dar de comer a los negros esclavos, a cuatro reales cada día, y además hubo que pagarles desde el 4 de setiembre hasta el 14 de octubre, por no hallarse (como anteriormente, desde el 1° de enero hasta finales de mayo de 1628) maíz para alimentarlos. También fue menester comprar otros artículos alimenticios para suplir dicha deficiencia.

También se compraron cajones de clavazón, que se condujo desde el Callao hasta la Puná, y desde este punto hasta Guayaquil, habiendo costado el trasbordo tres pesos. Figura también una asignación para caballos y un guía para ir al monte por madera. También hubo que abonar un jornal extra a los negros que echaron la ligazón encima de la quilla, así como a los que trajeron el hierro y varios fardos desde La Puná hasta Guayaquil. Asimismo se compraron cuatro clavos de cinta mayor y dos de costado mayor para el tajamar. Además, un cuartón de laurel para tablas para el fondo de la nave.

También fue necesario adquirir, para alimentar a los obreros, pescado salado, sardinas y botijas de aceite. Igualmente, velas de sebo para barrenar debajo de cubierta; cera de Nicaragua para encerar el hilo para coser las velas; hilo de algodón también para coser las velas; una fanega de cal para la argamasa de la nao; sebo para engrasar la brea para cuando se botó al agua el casco; pellejos de carnero para escoperas; estopa de Castilla; una botija de copey para engrasar la brea; brea de la tierra; al carpintero se le pagó la hechura de una puerta de la cámara, la bitácora y la silla del piloto. La arboladura costó 130 pesos, incluyendo vergas y masteleros; se compraron roldanas y poleas, así como balaustres para el comedor de popa y proa y propaos; durante dieciséis meses se alquiló un almacén en el cual se guardaron los pertrechos y herramientas; cuatro negros trabajaron una semana para hacer el varadero para botar el

navío. Entre la madera se compraron dieciséis palos para galones y arcos de los corredores. Igualmente, se adquirieron 135 piezas de madera de guachapelí para barraganetes, estame-neras y planes; 59 palos de bálsamo; diez palos de guachapelí para puntales de la cubierta y motones; uno para el tajamar, otro para el codaste y otro para el pie de roda; veinte palos de amarillo para durmientes; ocho palos de guachapelí para los baos; un palo amarillo para la quilla; un cajón de clavos de cinta, con 175 clavos que pesaron cinco arrobas; cuatro cajones de medio costado; dos cajones de clavos de escora y media escora, y una veta para hacer los aparejos.

En el ramo de mano de obra se gastaron en jornales 496 pesos, aparte de motonería, barrenos y jornales de calafates, que ascendieron a 489 pesos. La jarcia y estopa costó en total 360 pesos.

Este documento nos revela, aunque aquí no nos sea posible reproducirlo en su integridad, el detalle de los costos de construcción de una embarcación en Guayaquil, aunque sea difícil identificar las medidas del casco, ya que no figuran especificadas en la relación de los gastos que hemos glosado²⁶.

El suministro de la leña para la flota virreinal se realizaba por medio de un contratista, que surtía de este elemento indispensable a los galeones y a la galera. Conocemos el remate celebrado en enero de 1603, en el cual consta que Pedro Romero remató dicho servicio, comprometiéndose a proveer durante dos años la cantidad necesaria para dichas unidades de la armada, constando cada carga de leña de cinco haces, y cada haz en redondo de seis palmas. El precio unitario fue de ocho reales, y se estipuló el sistema del remate, porque hasta entonces se compraba al menudo, pagándose dos reales por cada tercia, cuando al por mayor podía conseguirse una economía de dos a tres reales, pues salía la carga de cinco tercias a razón de 7 u 8 reales. Romero se comprometió a proporcionar toda la leña que fuese necesaria, que se estimaba en un cupo de unas treinta tercias diarias, siendo la mitad de mangle y la mitad de pájarobobo a razón de 8 reales cada carga²⁷.

De algunos años después conocemos un documento, por el que consta que un ingeniero naval, Esteban Carlos, pactó el 1º de diciembre de 1626 con el General de la Mar del Sur don José de Castro para ir personalmente a Guayaquil en la primera oportunidad que fuese posible, para ocuparse en la construcción del galeón *San Diego* para la armada virreinal, "*ordenando y dando la traza*" de todo lo concerniente a la construcción del casco con arreglo a "*la traza y modelo de lo que hubiere que hacer*" en dicha embarcación, por un estipendio de 2.000 pesos²⁸

DOTACION Y PERSONAL DE LAS EMBARCACIONES

Dado que todo el fin de los propietarios de embarcaciones era que las ganancias fuesen más considerables, y que éstas se reducirían si tuviesen que pagar soldada a los marineros, se había entronizado el vicio de emplear esclavos en las faenas marítimas, con lo cual no sólo se ahorraba el crecido desembolso de abonar sueldos como marineros, siempre subidos, sino también el que había que importar la carga y descarga, cuyas faenas son diferentes de las demás, y era necesario pagar jornales independientes a la marinería cuando se ocupaba de tales labores. La capacidad y la agilidad de los negros bozales, aunque grandes, no alcanzaban a realizar todas las labores, y así era menester echar mano de marineros españoles, indios o mulatos para llenar las plazas de timoneles y otras faenas de más consideración, sirviendo los demás para las maniobras.

La marinería libre que llevaban los buques mercantes para hacer viaje se entendía de dos maneras. La superior llamaban de plaza entera, y la otra, de media plaza. La soldada del marinero que disfrutaba de plaza entera se regulaba por el orden de los 25 pesos mensuales, y la del que tenía media plaza, en 18. Esto no obstante, se encontraba alguna diversidad en las de plaza entera, porque aunque ninguno ganaba menos, algunos llegaban a obtener hasta 30 pesos al mes, según la coacción y la destreza del marinero.

El régimen que observaban los particulares para el pago de la gente era distinto del que regía para la gente de la flota de guerra, y consistía en que antes de tomar plaza en el navío se convenía el marinero con el dueño sobre la cantidad de socorro o préstamo que le había de anticipar, con consideración a lo que iba a ganar mensualmente y a lo que podía durar el viaje. Realizado este convenio, empezaba a correr la soldada al marinero, y aunque éste estuviese adeudado al navío, siempre que llegase a salir de cada uno de los puertos en donde hubiere de recalar para cargar o descargar, volvía a recibir nuevo socorro, porque era costumbre que el dueño del navío hiciese pago a su gente al salir de los puertos, y después que se restituyese al puerto de origen en que comenzó el viaje, se ajustasen las cuentas: si el dueño debía al marinero, le pagaba, pero si era lo contrario, quedaba libre para poder tomar plaza en cualquier otro barco, con la condición de satisfacer su deuda con lo que recibiese del primer socorro cuando volviera a servirle o cuando se contratase con otro dueño.

En los navíos mercantes no se acostumbraba a dar a la gente de mar, fuese libre o esclava, ración de pan ni de carne, sino que se ahorraba mucho consumo en las naves, porque la ración en los buques de guerra era superior de lo que regularmente

podía consumir un marinero. Con la menestra se guardaba más orden, y se suministraba a la gente por medida aquella porción regular que correspondía a una ración.

Continúan diciendo los dos autores cuyas informaciones nos sirven para trazar estas líneas, que la gente tratada de tal manera en cuanto a soldadas y racionamiento en los buques mercantes no tenía otro trabajo que el que se ofrecía durante la navegación, y arrumar la carga en los puertos adonde hacían escala, pero en todo lo demás gozaban de la máxima libertad, porque eran contados los que dormían a bordo de su navío cuando éste se hallaba dentro de los puertos, cuando no tuviesen precisión de alguna faena, y por estos títulos preferían enrolarse en los buques mercantes, y no en los navíos de guerra.

Los navíos mercantes se gobernaban por un maestre, el cual hacía oficio de tal y de capitán al mismo tiempo. Llevaban un escribano, un contra maestre y un guardián. Durante la travesía, el piloto y el contra maestre hacían la guardia alternativamente, la cual consistía en lo siguiente: el que no estaba de guardia, dormía profundamente en su catre o en su camarote, mientras que el que estaba de guardia mandaba tender su cama sobre el alcázar, o a la puerta de su cámara, en donde dormía con todo descuido. A su imitación lo hacía la demás gente de la embarcación, de modo que la cubierta, llena de camas, más parecía un dormitorio. El cuidado de la nave quedaba entregado absolutamente al timonel, y cuando éste no podía resistir el sueño, amarraba la rueda del timón para mayor seguridad, y se entregaba al sueño como los demás, pero como éste no podía dormir con la comodidad de los demás, mientras estaba en el timón, pasado algún rato llamaba a otro para que lo sustituyera, el cual a su vez hacía lo mismo al cabo de un tiempo; la consecuencia era que unas veces iban tocando las velas, y otras quedaba atravesado el buque. En vista de estas negligencias, no era de extrañar que ocurriesen continuamente accidentes, no sólo en lo que padece el cargo, más el peligro de pérdidas de vidas, pues encontrándose con alguna isla o con alguna punta de tierra cuando todos estaban entregados al sueño había pasado que todos habían sucumbido.

Opinaban Juan y Ulloa que no era tanto el daño solamente en que la marinería de estos navíos se abandonase tanto al descuido tomando el ejemplo de sus superiores, y en que no quedase ni uno para velar por la seguridad de todos, sino que por añadidura los pilotos en la dirección de sus derrotas carecían de la necesaria pericia, pues aunque eran examinados por un cosmógrafo y examinador de pilotos que había en Lima, no superaba su ciencia a la de meros prácticos, porque como tales hacían todas sus travesías y así, cuando salían del Callao para ir a la costa de Chile, por ejemplo, se dejaban ir del bordo de

afuera, esto es, gobernando de sudoeste al Oeste, según lo permiten los vientos que corren de la parte del Sur, hasta que se hallaban en la latitud del puerto a donde se dirigían. Entonces cambiaban de rumbo sin saber la distancia a que se hallaban apartados, e iban —como ellos mismos decían—, a topar la pared de enfrente, porque no llevaban más formalidad de diario que la de asentar en él las latitudes que observaban, y el rumbo de la aguja por donde navegaban, lo que imaginaban que era suficiente para seguir su derrota. De aquí sucedía con frecuencia que errándose sensiblemente en el juicio, unas veces por exceso, y otras por defecto, se creían cerca de tierra, cuando les faltaba gran distancia por navegar, o a la inversa.

Para corroborar su afirmación, los marinos españoles que asentaban estas noticias nos dicen que el primer navío en el que navegaron en el Pacífico, que los condujo desde Panamá hasta Guayaquil, llamado el *San Cristóbal* (el cual se perdió después dentro del puerto de Huanchaco por falta de amarras, como otros muchos) no tenía corredera ni ampolleta de medio minuto para medir el camino que hacía, cuando era lo cierto que había bastante peligro de que precaverse durante la travesía, hasta descubrir la costa del cabo de San Francisco, hallándose en aquella latitud la isla de Malpelo y otros parajes peligrosos. A bordo de dicha embarcación había un piloto y el dueño lo era también, pero ninguno de los dos hacía punto en la carta, y fue preciso que entre Juan y Ulloa hicieran una corredera y tuvieran cuidado de llevar un diario de observaciones, como es debido. A este fin ambos hicieron durante la travesía guardia de babor y estribor, y sus criados hacían lo mismo cuidando del timón, mientras el timonel dormía, y ocurrió que al descubrir tierra, ni el piloto ni el dueño acertaban a decir cuál era, pero como los dos expertos habían observado el orden de la derrota, afirmaron la que debería ser, y poco después quedó confirmado lo que habían dicho, y de manifiesto el engaño en que estaban aquéllos, fundados solamente en la práctica.

EL CARGAMENTO

A todo esto se agregaba que para hacer más peligrosa la navegación, la gran temeridad con que sobrecargaban las embarcaciones, confiando en la suavidad de los vientos, casi siempre de popa, como ocurría en la navegación desde Chile hasta el Callao, o en la serenidad de la mar en la travesía desde este último puerto hasta Panamá, o ya porque la construcción de los navíos ayudaba a ello, porque tenían la manga en los imbornales de la cubierta alta, y así era común entre los armadores meter carga hasta que entrase agua por los imbornales, y hasta hubo

barco que llevaba anegado inclusive el combés o poco menos, aun estando el navío al abrigo de un puerto, de donde zarpaban hechos una balsa sin gobierno y expuestos a que cualquier golpe de viento los hiciera zozobrar. Cuando uno de estos accidentes ocurría —cosa muy frecuente, anotan los marinos que seguimos— no quedaba otro recurso que cortar los palos para que la embarcación adrizase, pero no siempre se conseguía hacer esta faena con la prontitud y prevención necesarias, y entonces era inevitable el siniestro. Podía asegurarse que causaba horror ver la entrada o la salida de uno de estos navíos cargados, porque parecían enteramente sumergidos y descubriendo solamente lo que hace desde la cubierta alta hasta la borda, las cámaras y las arboladuras, pero que estaban ya todos tan acostumbrados a este modo de cargar y navegar, que el maestre que no lo ejecutaba así perdía el puesto, y el dueño procuraba poner en la vacante a otro sujeto que atinara a sobrecargar todavía más la embarcación, para que le consiguiera mayor negocio.

Es cierto que algunas veces los pilotos les explicaban a los maestros los inconvenientes y peligros a que estaban expuestas las embarcaciones cuando navegaban en tales condiciones, pero estas reflexiones tenían poca acogida, no siendo la autoridad de los pilotos la bastante para contener el abuso indicado, ni tampoco se empeñaban mucho en ello, por el temor de no ser admitidos por los dueños de los navíos al puesto de piloto.

Toda la bodega, el entrepuente y las cámaras de la santa-bárbara, y la baja de estos navíos se abarrotaba de carga, y la aguada se acomodaba sobre el combés; los víveres debajo del castillo de proa, y debajo del alcázar se alojaba la tripulación, y si no cabía allí toda, se acomodaba el resto en la lancha. Con una distribución de esta naturaleza, no desperdiciaban el rincón más pequeño, y por esta razón cada viaje arrojaba una considerable ganancia a los dueños de las embarcaciones, las cuales navegaban con el embarazo que queda expresado, siendo necesario, para hacer paso desde proa hasta popa, formar un tercer puente, compuesto de los masteleros y vergas de respeto, el cual corría desde el alcázar al castillo; por encima de ese andarivel se realizaba el tránsito y se pasaba de un lugar a otro, porque el combés quedaba impracticable con la botijería que se colocaba en él y con el agua que penetraba por los imbornales.

Todos los navíos mercantes que surcaban por el Pacífico estaban continuamente de viaje, y los más frecuentes eran los de Chile para cargar trigo y sebo, que eran los dos renglones principales del intercambio comercial, y había navío que cargaba de estos artículos hasta 18.000 quintales, que hacen 900 toneladas, siendo así que su quilla correspondía sólo a la mitad de este porte, con poca diferencia. El exceso con que cargaban estos navíos y el crecido precio de los fletes o de los mismos artículos

que transportaban, conducidos de un puerto a otro, aumentaban considerablemente las ganancias de estos viajes, y lo mismo sucedía con los navíos que hacían la travesía a Panamá, aunque éstos eran en número menor.

Las embarcaciones que iban a Chile, cuyos viajes no eran practicables en invierno, pasaban en este tiempo a Guayaquil a carenar o hacer alguna reparación exterior, llevando algunos productos del Perú, y luego retornaban cargados de madera al Callao, pero aquellas embarcaciones que no tenían necesidad de hacer este viaje, invernaban en el Callao, hasta que volvía a poder ser posible la navegación hacia el Sur. Afirman, sin embargo Juan y Ulloa que hacia 1730 más o menos se había empezado a perder el temor a la navegación hacia costas chilenas en la época del invierno, porque no sólo no lo habían practicado anteriormente, pero hasta los Obispos fulminaban censuras para que a partir del mes de julio no se pudiese salir a navegar para el Callao en las embarcaciones que estuviesen en Chile.

La pérdida de muchas embarcaciones causada por los Nortes y temporales deshechos que eran frecuentes en el invierno, había sugerido a los eclesiásticos que el único modo de evitarlas era prohibiendo con excomunión la salida de todo barco, obligándolo a invernarse en el mismo puerto en donde lo sorprendiese el primer día de julio.

Las pérdidas de navíos que sucedían en aquellos años haciendo viajes de los puertos de Chile al Perú durante el invierno, no era tanto a causa de los temporales cuanto por el desorden de la carga, porque queriéndola hacer con tanto exceso en invierno como estaban acostumbrados en verano, zozobraban al primer viento fuerte que experimentasen, y a cualquier mar gruesa que sobreviniese, pues los navíos no tenían gobierno, y los golpes de mar con los balances que los ocasionaban los echaban a pique. Los sucesos registrados en los anales de la historia de la marina peruana de entonces y el temor a las censuras habían puesto alguna moderación en los cargamentos durante el invierno, y con motivo de algunas urgencias que el Gobierno consideró oportuno, se levantaron las censuras eclesiásticas y se permitió la salida de los puertos de Chile, aun después de vencido el término señalado, sin que con esto hubiesen vuelto a experimentarse naufragios, aunque no habían desaparecido los temporales fuertes que siempre habían soplado.

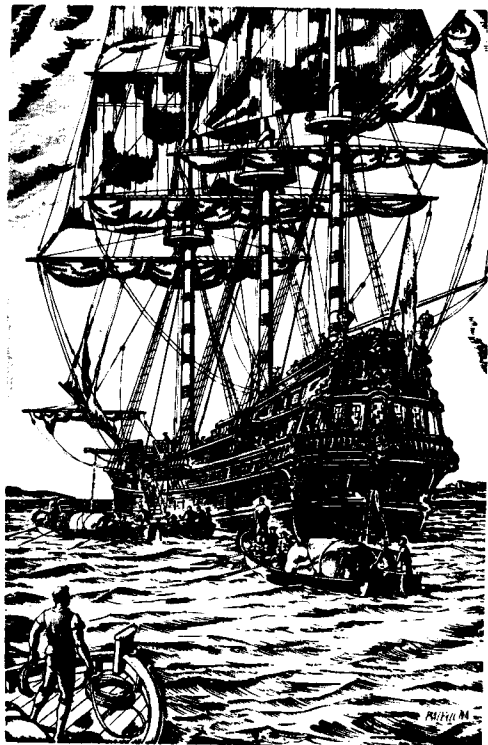
Anotan los marinos Juan y Ulloa que parecería a la verdad extraño lo que acababan de decir de que las autoridades eclesiásticas se sirviesen de las armas de la Iglesia para impedir la salida de los navíos mercantes de los puertos de Chile en temporada invernal, y mucho más el que se mezclasen en asuntos de gobierno político como lo era este particular. Dicen ambos autores que una providencia de esta índole debía incumbir

exclusivamente a los gobernadores de los puertos, los cuales si reconocían que convenía al buen gobierno y economía de aquellos lugares que los navíos mercantes se hiciesen a la mar en tiempos peligrosos, lo impidiesen con su legítima autoridad, pero no era del resorte de los eclesiásticos introducirse en asuntos de esta índole, exponiéndose a que los preceptos eclesiásticos fuesen tratados con poco respeto, pues algunos navíos a pesar de las prohibiciones efectuaban con felicidad su travesía. Muchos capitanes y pilotos de navíos mercantes poco escrupulosos en el rigor de las mencionadas censuras, salían en efecto del puerto muchos días después del tiempo en que empezaba la prohibición, y haciéndose absolver después que dejaban el puerto por el capellán del navío, continuaban su viaje con la conciencia tranquila, y no reparaban en repetirlo si se ofrecía la ocasión. Esto —a juicio de Ulloa y Juan— no hubiese sucedido de haber sido apercibidos para pagar una gruesa multa al Gobierno, o si los gobernadores marítimos hubiesen reconocido a la salida de las naves si éstas iban o no debidamente equipadas, pertrechadas y con la carga hasta los límites de la prudencia, a fin de poder evitar los peligros de la mar en cuanto fuese posible, y no dejar esta precaución al arbitrio imprudente de los dueños y maestros de las embarcaciones, los cuales en este punto resultaban a la vez juez y parte.

Juan y Ulloa cuentan a este respecto que hallándose en Panamá, la casualidad los hizo reconocer un navío que estaba a punto de salir para el Perú, y teniendo a su bordo algunos intereses del Estado, se proporcionó ocasión de dar a entender a las autoridades civiles de Panamá que aquella embarcación estaba sobrecargada con exceso, y que corría gran peligro si se le permitía salir a navegar en aquellas condiciones. En consecuencia de esta advertencia, el Presidente de la Audiencia dio orden a los funcionarios fiscales para que pasaran a bordo del navío en cuestión, y practicasen un reconocimiento, haciendo alijar toda la cantidad que los marinos Juan y Ulloa habían dicho que tenía de exceso, que consistía en una porción de hierro que habían acomodado en el entrepuente. Aunque se quitó esta parte del cargamento, y quedó todavía el buque bien metido en el agua, pero se aseguró del peligro inminente que corría hasta entonces, pues al exceso de la carga se juntaba la desproporción de la estiba, bastante por sí sola para hacer incuestionable la presunción de un naufragio seguro.

Volviendo los dos autores que estamos glosando al tema de la pérdida de muchas embarcaciones por el desorden y defectuoso modo de cargarlas, por el descuido de los pilotos y gente de mar y por la falta de provisión necesaria de velas y aparejos, agregan que también dentro de los puertos ocurrían frecuentemente iguales contratiempos, porque estando mal pro-

Navío de la carrera de Indias
recibiendo carga.



vistas de amarras, cuando llegaban a faltar las que estaban en el agua, no habiendo otra que poder sustituir en su lugar, iban las embarcaciones directamente a destrozarse contra los peñascos o encallaban cerca de las playas, y en estas emergencias no había quién procurase diligencia alguna para evitar el desastre, aun en pleno Callao, lleno de embarcaciones grandes y de medianas lanchas y botes, porque dejando todos el cuidado a otros, nadie se ofrecía a ayudar a la tarea de salvataje. Esto provenía de que ni en el Callao, ni en los demás puertos de nuestro litoral, había persona alguna que estuviese encargada de cuidar de estos casos, cuidando de que hubiese buen orden en las embarcaciones, que las unas socorriesen a las otras cuando fuese necesario prestarse auxilio, y que la gente de mar y maestranza, a excepción de aquella que estuviese dependiente del capitán de maestranza y que gozara del fuero militar, reconociesen un superior y supiesen que debían obedecerle, y por fin, que no había una autoridad que asumiese el gobierno económico y civil del puerto con respecto a los navíos mercantes, que era tarea propia de los capitanes de puerto. Este empleo, de que estaban desprovistos los puertos peruanos, era necesario, aunque el puerto fuese pequeño y frecuentado solamente de embarcaciones menores, siempre sería conveniente que hubiese persona que cuidara de que unas embarcaciones no dañasen a las vecinas.

Opinaban Juan y Ulloa que la utilidad que resultaría del establecimiento de capitanes de puerto sería no solamente en favor de los dueños de embarcación mercantes, mas también muy conveniente para el servicio de los convoyes de la armada virreinal, porque una de las obligaciones de estos capitanes de puerto debería ser tener lista toda la gente de maestranza y marina enrolada o matriculada que hubiese en su puerto, de la cual debería mandar todos los años por el tiempo que se determinase una razón con sus reseñas a la Contaduría de Marina, o al arsenal principal del Callao. El efecto de esta información sería que cuando se dispusiera de armamento, se sabría anticipadamente la marinería con que podía contribuir cada puerto y la calidad del personal, y dándose con tiempo las órdenes para que se juntase, estaría reunida en el Callao para el momento necesario.

Finalmente, los informantes que hemos venido siguiendo hasta aquí señalan que aunque había en Lima un Cosmógrafo que examinaba a los pilotos, el cual asimismo era catedrático de matemáticas de la Universidad, y solía tener otros empleos anejos a su cargo, no por esto se esmeraban los pilotos que habían pasado por su examen en guardar la formalidad que deberían observar en las derrotas de sus viajes, formando un diario y llevando cada piloto el punto con el rigor señalado por los regla-

mentos del pilotaje. Los pilotos no sólo cometían este sensible descuido que propiamente era una omisión, pero quedando a su cuidado el llevar todos los instrumentos necesarios para la navegación, eran éstos de tal naturaleza, que era cosa lastimosa ver fiadas las vidas de tanta gente y los caudales de los comerciantes peruanos en unos rumbos tan inciertos como los que era posible trazar con una ordinaria y maltratada ballestilla, que proporcionaba errores en lugar de anotar con exactitud la altura de los astros. Por el estilo eran los demás instrumentos utilizados por los marinos de nuestra costa, y entre tantos defectos no era el menor el de la total ausencia de cartas marítimas por donde navegar, las cuales se echaba de menos por completo, y así estimaban los dos marinos que no parecería exageración decir que en todo navegaban a ciegas los que gobernaban aquellos navíos en las travesías que realizaban. Los navíos de guerra, aunque mejor dotados de instrumentos por cuenta del Fisco, no aventajaban mucho en ello a los mercantes, de lo cual resultaba que no había quien se dedicase a la construcción de los mismos, ni se importaban de España los que hacían falta²⁹.

REPARACION Y GASTOS DE MANTENIMIENTO DE LOS NAVIOS

Es interesante recoger aquí todo lo relacionado con la carena del navío de guerra *San José* (alias) *El Peruano*, con sus tres embarcaciones auxiliares (lancha, bote y serení), efectuada en 1762.

En setiembre de dicho año, se hallaba la nave surta en el Callao, y a ella acudieron el Comandante don Juan Bautista Bonet, don Cristóbal Francisco Rodríguez, el Maestro calafate Juan Bucio y el Conde de Torre Velarde, Capitán de la Maestranza. En primer lugar, descendieron a la bodega, donde provistos de luces, que para esta finalidad se mandaron encender, revisaron todos los planes de proa a popa, haciéndolos escopear e introduciendo barrenos a discreción, para comprobar el estado de los mismos. Igualmente revisaron las tablas de los fondos interiores, curvas, y demás piezas y maderos, observando todos de acuerdo que se hallaban en perfectas condiciones. sin acusar podredumbre. Las bombas necesitaban ser desmontadas para llevarlas a playa en donde se repararían, haciéndose las almas interiores de bronce para su mejor conservación.

Los tres palos —trinquete, mayor y menor— también fueron revisados; en el segundo se observó la necesidad de reparar un chapuz, y en el trinquete se necesitaba componerle la carlinga o mecha.

Terminada la bodega, subió la comitiva al entrepuente, donde se verificó que todo el forro interior de él y la mayor parte de la cubierta, que estaba hecha de tablazón de roble, por su calidad se hallaba azumagada. De esta cubierta pasaron al combés, que igualmente estaba azumagado.

En el alcázar y en la cámara alta no se encontró desperfecto digno de nota, a excepción de treinta candeleros de combate que se echaron de menos, y que se juzgaron indispensables para una y otra banda.

Terminado el reconocimiento interior, se procedió al del exterior de la nave. Haciendo escala en distintos lugares se comprobó que algunas costuras ofrecían sus desfondas podridas, y como consecuencia azumagados algunos tablones y cucharros, lo cual exigía estopearlo todo de nuevo y forrar las costuras de proa con planchuelas de plomo para su preservación, como sitio de mayor batidero del casco. También consideraron los comisionados que era preciso descubrir la quilla para reconocer sus forros, teniendo en cuenta que desde hacía ocho años que la nave había sido lanzada del astillero al agua, no se había practicado ninguna inspección.

Se reconocieron asimismo los masteleros y vergas que se encontraron en estado satisfactorio, sin otra novedad que la de necesitar el repuesto de dos vergas, la de velacho y la gavia.

Por lo que hace a jarcia, anclaje, cables, velas y motonería, así como aparejos, enseres y herramientas de a bordo (carpintería, contraestre, condestable, capilla, piloto, enfermería y tonelero) se efectuó un detallado inventario de las existencias de artículos en cada uno de dichos lugares.

El bote se halló en deplorable estado por sus prolongados servicios, lo mismo que el serení. La lancha necesitaba, para estar en condiciones de servir sin tropiezo, dieciséis palos para estameneras.

Los comisionados confeccionaron un presupuesto de los gastos en que había de incurrirse, distinguiendo los renglones de maderamen, estopa, brea, alquitrán, lona, azufre, aceite de lobo (del cual hicieron falta treinta botijas para el ingrediente de la argamasa del forro, y que se obtenía en la Isla de San Lorenzo), clavazón, jarcia, hierro, plomo, bronce, material para vergas, utensilios para la refacción de la lancha, del bote y del serení; lonas para velamen, jarcia, etc. La obra dio comienzo en setiembre de 1762 y concluyó en enero de 1764.

En el expediente del cual proceden los presentes datos, figura a continuación de la inspección, una razón de los gastos y costos de la obra, indicándose con todo detalle cada una de las partidas, incluyendo los jornales del personal de la maestranza, que ascendió a un total de 82,324.3½ pesos de los cuales 59.641.5 fueron aportados por el Fisco y 22,682.6½ significó el valor de

los materiales facilitados para las obras por los almacenes reales. La liquidación final se ajustó el 11 de abril de 1765³⁰.

En páginas anteriores se ha recogido la información proporcionada en las *Noticias Secretas de América* por conocedores tan profundos de los problemas náuticos como don Antonio de Ulloa y don Jorge Juan, relativa a la desproporción en las medidas de las naves que se construían en Guayaquil, llegando al extremo de que un constructor inglés preguntara a un armador, al encargarle éste una reparación, que dónde quería que le pusiera la proa. Sea verdad o invención, la noticia demuestra que el gálibo de las embarcaciones fabricadas en Guayaquil no se atenía por lo general a los principios técnicos.

A finales del siglo XVII se solía dar como proporción entre la eslora de la nave y su manga, la razón de 8 a 13. Así, en 1690 se construyeron en Guayaquil tres buques de guerra, por encargo del Virrey Conde de la Monclova. La quilla medía 20 metros, y la manga cerca de 7.50. Se instalaron sobre dichas unidades tres baterías, pero nunca se pudo hacer uso de la inferior, porque se hallaba debajo de la línea de flotación.

A esto se añade que los buques mercantes, aparte de la mencionada desproporción, carecían de arrufadura, a fin de admitir más carga.

Ahora bien. Tampoco se debe extremar la censura, ya que estos mismos navíos eran capaces de competir con sus similares de construcción europea, como ocurrió cuando se trató de combatir a piratas ingleses u holandeses, en que nuestras embarcaciones dieron alcance y lucharon de igual a igual con las extranjeras. Es evidente, en consecuencia, que se trataba de unidades preparadas para navegación prolongada y riesgosa, y es de suponer que fuesen sólidas y de buen andar, para adelantarse y cortar el viento al enemigo cuando se presentase propicia la ocasión. De hecho, los bajeles construidos en nuestros astilleros resultaban excelentes veleros para aprovechar las corrientes y vientos que de ordinario prevalecían en nuestro litoral.

A principios del siglo XVII el Contador López de Caravantes, que por razón de su cargo se hallaba muy familiarizado con la adquisición y manejo de artículos necesarios para la flota viñeal, señala los siguientes precios para el material empleado, y demuestra un costo relativamente elevado para esta clase de industria, sobre todo cuando se trataba de utilizar efectos importados del Viejo Mundo³¹.

El quintal de cuerda de cabuya trenzada en Guayaquil importaba 26 pesos de a ocho reales.

El quintal de cáñamo de Chile salía por dieciocho pesos.

La vara de lona de algodón, que daba mejores resultados que la de cáñamo para navegar en nuestros mares, cotizando la

LA MARINA MERCANTE

materia prima a razón de cincuenta pesos el quintal de algodón, salía a razón de 3½ reales.

El quintal de jarcia de cáñamo trenzada en Chile venía a resultar a 19 pesos.

La libra de hilo de velas, a cuatro reales.

La botija de copé, extraído en las proximidades de Guayaquil, costaba tres pesos.

La jarcia de cabuya que se tejía en Guayaquil y Portoviejo, que se llamaba de Picoaza por el lugar en donde se obtenía la fibra, costaba entre 16 y 17 pesos.

El quintal de estopa negra de la jarcia de España o de la de Chile si estaba breada con alquitrán, de ordinario valía treinta pesos. Cuando había en existencia cabos viejos en los almacenes, se daban para deshacer a los indios o a los forzados, pagándoseles a razón de un real por libra desflecada, y un tercio de peso por la merma.

El quintal de estopa blanca de cáñamo de Chile resultaba en doce pesos.

La brea de Castilla resultaba de ordinario en el Callao por treinta pesos el quintal; la de Nicaragua y El Realejo, que se conocía como de la tierra, valía nueve pesos, puesta también en el Callao.

El quintal de sebo, importado de Chile, salía por el orden de 7 a 8 pesos.

El hierro solía costar por encima de los veinte pesos el quintal; los pernos y demás artículos hechos de ese mineral se pagaba a los herreros, por contrata, a real y medio, con el 20% de merma; en las obras gruesas de anclas, rezones y otras piezas por el estilo, el precio se arreglaba de común acuerdo.

La clavazón de costado y medio costado, escora y media escora, y alfajías, se vendía al peso, estimándose por lo común el quintal entre 25 y 30 pesos, al igual que el clavo de barrote.

El quintal de estoperoles se regulaba por diez pesos.

En el rubro de maderamen, una media viga, o un cuartón de roble de Guayaquil, valía en el Callao 40 pesos. Las tablas de costado para carenas, ya aserradas y preparadas, se cotizaban a cien pesos la docena. Las restantes tablas de cedro que se utilizaban en las labores de los astilleros, salían a razón de sesenta pesos la docena. La docena de tablas de cedro espinoso, costaba 34 pesos. Los demás palos que se necesitaban en el curso de una carena para corbatones, estameneras, durmientes, singlones, si eran de guachapelí, tenían precio distinto de los de roble, y se contrataban según tamaño y calidad. La vara de mangle para guiones y remos solía costar dos reales.

FINANCIAMIENTO DE LA ESCUADRA

Pasando a ocuparnos del financiamiento de la escuadra virreinal, ésta se costeaba mediante el cobro de 1% en concepto de avería, impuesto sobre todo el oro y plata que se traficaban en nuestras aguas desde el Callao hasta Panamá o al litoral norteño. A fin de evitar la defraudación en la exacción de este impuesto, se había ordenado que todos registraran lo que embarcaran a su consignación, bajo pena de decomiso. Con todo, apenas lograba recaudarse un ingreso de 11.500 pesos ensayados al año en la época del Virrey Príncipe de Esquilache. Este gobernante, a fin de activar la cobranza de dicha gabela, decidió confiarla al Consulado, pero éste rehusó. Entonces el mismo Virrey optó por ceder la recaudación al mismo con quien había celebrado un contrato para construir naves para la flota, Juan de Lea Plaza, el cual, aun sin proceder coactivamente, logró incrementar este renglón a 40.000 pesos anuales³².

Por Cédula de 16 de noviembre de 1676 se ordenó al Virrey Conde de Castellar disponer que el Consulado de Lima agregara al 2% que cobraba por avería, otro 1%, o por lo menos 1/2% adicional, cuyo producto se utilizaría para la construcción en adelante de naves de guerra. Al ver la imposibilidad de poner en aplicación este recargo, por el momento, se suspendió su implantación hasta posterior oportunidad, como lo manifestó el mismo gobernante al Monarca en despacho de 12 de febrero de 1678.

El Marqués de Castelfuerte hizo que el gremio de los comerciantes enjugase deudas derivadas de contratos anteriores, haciéndose cargo de la reparación de buques de guerra.

El 10 de diciembre de 1605 el Virrey Conde de Monterrey solicitó el envío desde España de dos o tres maestros cordoneros hábiles en el tejido de jarcia y cables para el servicio de los galeones de la escuadra, así como el suministro de alquitrán de los Países Bajos para aplicarlo a la jarcia y demás aparejos de los buques de la flota virreinal. El sueldo ofrecido a esos artesanos ascendía a 400 ducados al año, más una ración ordinaria de artillero. En España se contrataron en efecto tres maestros jarcieros, los cuales emprendieron viaje al Perú.

La plantilla del personal adscrito al astillero del Callao, con sus respectivos haberes, en 1713, era la siguiente:

El General de la Mar del Sur, que disfrutaba de los mismos honores y privilegios que el General de las Galeras en el Atlántico, recibía 3.600 piastras.

El Almirante, que también recibía su designación por el Rey, percibía 2.200 piastras.

Dos primeros pilotos, cada uno a razón de 1,200 piastras.

Cuatro maestros de navíos, 540 piastras cada uno.

Otros tantos contra maestros, 396 piastras cada uno.
Cuatro maestros artilleros, 444 piastras cada uno.
Cinco capellanes, de los cuales uno servía en la capilla erigida en la Isla de San Lorenzo, 396 piastras cada uno.
Cuatro empleados principales, a 600 piastras cada uno.
Cuatro escribientes, a 396 piastras cada uno.
Cuatro maestros carpinteros, a 396 piastras cada uno.
Otros tantos maestros calafates, a 396 piastras.
Cuatro buzos, a 396 piastras cada uno.
Veinticuatro artilleros, a razón de 396 piastras cada uno.
Un mayor o jefe de escuadra, a razón de 600 piastras.
Dos edecanes o ayudantes, a 396 piastras cada uno.
Veinticuatro oficiales de mar, a 240 piastras cada uno.
Cuarenta marineros, a 180 piastras cada uno.
Seis grumetes, a 180 piastras cada uno.

Las fuerzas de marina para dos pequeñas fragatas consistían en dos capitanes, con 600 piastras de sueldo cada uno, cuatro oficiales de mar, a 244, y ocho marineros, a 180 piastras cada uno. Además, se proporcionaba a cada uno la ración correspondiente a su rango³³.

Páginas atrás, al tratar del personal del arsenal del Callao, se glosaron las informaciones suministradas por Juan y Ulloa en sus *Noticias Secretas de América*. Ampliaremos dichos datos precisando que el primer Proveedor General de la Armada del Mar del Sur fue designado por el Monarca, recayendo la investidura en el Capitán don Pedro de Santiago Concha, oriundo de Heras (Santander). Llegó a Lima en 1650, reteniendo las funciones con el carácter de vitalicio. Contrajo matrimonio en Lima con doña Mayor Méndez de Salvatierra. Le sucedió su hijo Pablo de Santiago Concha, Caballero de la Orden de Calatrava, que vino al mundo en nuestra capital en 1662. Estudió éste en el Colegio de San Martín, y posteriormente en la Universidad de San Marcos. Oidor de la Audiencia de Lima, fue un ilustre jurista, que escribió el tratado en que estudia las funciones de su cargo, bajo el título de *De officio praefecti militaris annonae* [...] publicado en Madrid en 1704, en tres partes, con una extensión de 336 páginas. En vida de este poseedor el cargo se suprimió, concediéndosele como indemnización el oficio de Contador de la Casa de Moneda de Lima³⁴.

En 1732 volvió a rehabilitarse el cargo que nos ocupa, y se confirió por Felipe V al limeño don Tadeo de Tagle y Bracho, segundo Marqués de Torre Tagle, Caballero de la Orden de Santiago, concediéndosele con la gracia de ser para el primer titular y sus descendientes por juro de heredad, a cambio de un donativo de 50.000 pesos a las arcas fiscales. En 1753 se transformó la Proveeduría en Comisaría, cuando ya desempeñaba tales funciones un hijo del primer agraciado, don José Manuel de

Tagle e Isásaga, tercer Marqués de Torre Tagle, Caballero de la Orden de Carlos III. En 1786 se creó y agregó la de Marina y el Juzgado de Matriculas. El último titular fue don José Bernardo de Tagle y Portocarrero, cuarto Marqués de Torre Tagle, Presidente de la República en los albores de la época independiente³⁵.

LAS INSTITUCIONES DE ASISTENCIA SOCIAL

Existía un hospital especialmente dedicado a atender gente de mar: el Hospital del Espíritu Santo, situado en la calle que hasta hoy retiene el nombre. Proyectó su creación don Manuel Acosta, griego de nación, para asistencia y curación de los marineros desvalidos. Se fundó en 1581 con la protección y el apoyo del comercio. Se estableció que por cada velero que entrase o saliese del Callao se abonara una cuota, según la procedencia y la distancia. Lo que cada buque satisfacía se recargaba proporcionalmente a toda la gente de su dotación. Así se conseguía recaudar unos 8.000 pesos, cantidad que bastaba para los gastos del establecimiento, que albergaba setenta camas. Se construyó también una capilla de regulares dimensiones, y es fama que ningún templo en Lima alcanzó mayor número de prerrogativas y gracias concedidas por los Pontífices, que la capilla referida. En el interior del nosocomio existía una huerta y el jardín, en el cual se dieron las primeras rosas que hubo en Lima.

En época del Virrey Amat se edificó en Bellavista otro hospital para gente de mar, en 1770, con un gasto de 69.000 pesos. Sin embargo, la institución de Lima continuó hasta 1821, y fue después sede de la Escuela Naval y del Colegio Militar.

PLANTELES EDUCACIONALES

También hubo planteles de formación para el personal, tanto en lo que se refiere a la plana mayor, como a los subalternos.

El más remoto antecedente de una Escuela Naval en nuestro país se remonta al año 1657. El entonces Virrey don Luis Enriquez de Guzmán, Conde de Alba de Aliste, fundó una Academia Náutica para que en ella adquiriesen preparación profesional los pilotos navales. Encomendó su dirección al Cosmógrafo don Francisco Ruiz Lozano, y a la muerte de uno de sus más destacados sucesores, el Cosmógrafo Juan Ramón Coninck, ocurrida en 1709, se clausuró dicho plantel.

En los años posteriores se comprobó que uno de los principales factores de los desastres marítimos era la torpeza en la conducción de las naves. Ya al comentar las informaciones que nos transmiten Juan y Ulloa en sus *Noticias Secretas de Amé-*

rica se ha hecho mención de la despreocupación y el abandono con que se navegaba, en particular por las noches, en que todos se entregaban al descanso, e inclusive la gente de guardia solía faltar a la confianza depositada en ella. Por lo general, las tripulaciones se componían de indios, negros y mulatos, gente perezosa en el cuidado de la nave, entregada a un maestre, un piloto y un contra maestre, asalariados por el armador o dueño, que de noche se recogían a dormir con la misma tranquilidad como si estuvieran en tierra, y señalando el rumbo de la derrota, entregaban el timón a un marinero o a un grumete, que por lo general también se rendía al sueño, dejando correr el navío a discreción, hasta que los golpes del naufragio avisaban a los negligentes que la costa o los escollos habían dado fin a su sueño, y en muchos casos, a su vida misma, dando apenas tiempo para correr a los botes auxiliares y salvarse. Este era el efecto usual de la necia confianza con que se abusaba del renombre y propiedades de Pacífico que tenía por nombre nuestro océano.

Ya el Virrey Guirior (1776-1780) como marino experto, había llamado la atención sobre los frecuentes siniestros marítimos que ocurrían en nuestras aguas, no obstante su calma habitual, la rareza de lugares peligrosos y escollos, y ausencia absoluta de tormentas. Atribuyó estos desastres que culminaban con pérdida de vidas y quebrantos económicos, a la impericia de los pilotos, empíricos y despojados de toda versación profesional, así como a la codicia indiscriminada que sobrecargaba las embarcaciones más allá de todo límite de seguridad.

Para que la carrera de piloto no se consiguiera simplemente con la práctica, sino que los que siguiesen la profesión estuviesen dotados de conocimientos teóricos, inclusive en la navegación de altura, el Virrey mandó abrir una matrícula para los pilotos y gente de mar, y exigió que a todos ellos se les sometiese a un examen, para reconocer su suficiencia, ordenando al mismo tiempo que todas las naves de tonelaje mayor estuviesen dotadas de dos pilotos. Redactó asimismo el Virrey Guirior un reglamento con 37 artículos, que comprendía a todos los asuntos derivados que afectan a las funciones de los pilotos, contra maestres y tripulaciones en nuestro litoral. Remitió el texto de dicho ordenamiento con un despacho dirigido al Monarca con fecha 20 de diciembre de 1776.

Se facultó asimismo a los jueces territoriales de los puertos a abocarse al conocimiento de las causas de mar y procesos de delitos ocurridos en el curso de alguna travesía, encargándoseles hacer cumplir el mencionado Reglamento en todos aquellos puntos que dijese relación con la seguridad de las embarcaciones y aprestos para hacerse a la mar.

Se trató también de establecer una Escuela de Pilotaje, que se determinó abrir en Lima, y no en Bellavista, como se había

pensado en un principio. El personal directivo fue integrado por el Piloto Mayor don Juan de Hervé, y el Piloto de Primera don Juan de Moraleda. Mientras este plantel abría sus aulas, el Virrey Croix mandó por bando publicado en el Callao el 25 de setiembre de 1786 que se hiciese presente ante el Teniente de Navío don Juan de Hervé, designado Piloto Mayor, todo aquel que se propusiera hacerse a la vela, a fin de demostrar su suficiencia y recibir las instrucciones para el derrotero que debía seguir. Igualmente, los que hiciesen escala en el Callao habían de entregar al mismo Piloto Mayor el diario de navegación, a fin de comprobar el cumplimiento de la derrota impartida previamente.

El mismo Croix mandó cumplir rigurosamente dicho reglamento: habiendo zarpado del Callao la fragata *Aránzazu*, sin ser conocido el piloto que la gobernaba, a su retorno de Chiloé, el propietario Miguel de Otaegui fue puesto en prisión en el Callao hasta que pudo justificar que la nave había zarpado al cuidado del piloto Víctor Vivar, que por enfermedad tuvo que quedarse en Chiloé, y que al salir no había tenido conocimiento del referido bando que ordenaba acudir al Piloto Mayor para recabar la autorización de salida del puerto³⁶.

De la necesidad de este plantel para los pilotos queda constancia por el número de siniestros marítimos ocurridos por entonces, los cuales reconocían como única causa la escasa o nula preparación de los pilotos.

En un expediente conservado en el Archivo Nacional del Perú se ha conservado una razón o nómina de las embarcaciones mercantes que realizaban navegación en nuestro litoral, que habían naufragado desde fines de 1773 hasta 1790. Dicha lista enuncia las unidades siguientes:

La pequeña fragata *El Corazón de Jesús*, que sucumbió navegando del Callao para Paita y Guayaquil, entre la Isla de Lobos de Tierra y la Punta de la Aguja. La causa del siniestro fue la ignorancia del dueño, que era a la vez piloto, en el rumbo que mandó seguir y por abandono del contra maestre, pues el desastre acaeció durante su guardia. Pereció parte de la tripulación.

El paquebote *Júpiter*, entrando en el Callao, se perdió en la playa de Miranaves, a distancia de una milla aproximadamente del fondeadero, por la ignorancia del piloto en no virar de bordo oportunamente.

La fragata *La Sagrada Familia*, navegando de Guayaquil con destino al Callao, se perdió en la costa de la ensenada de Paita entre Negritos y el río de La Chira, por el descuido del piloto y la profunda ignorancia y desidia del contra maestre, pues el siniestro sobrevino durante su guardia, con pérdida de gran número de vidas.

El paquebote nombrado *La Balandra*, navegando de Acapulco con rumbo a Guayaquil, se fue a pique por el mal estado en que se hallaba el casco, al Norte de las islas de Galápagos. Fue abandonado por su tripulación, que en la lancha se dirigió a la costa del Chocó y arribó a Tumaco, al cabo de 16 o 17 días de navegación a remo.

El paquebote nombrado *Los Gallegos*, navegando de Acapulco para Guayaquil, cerca de Chiriquí, en la Costa Rica, fue abandonado de su tripulación, sin poder continuar la navegación por el avanzado estado de deterioro del casco.

La fragata *Aránzazu*, en su primer viaje, navegando de Concepción para Valparaíso, se perdió entre el río Maule y la punta de Lora, por la vergonzosa ignorancia y abandono de su piloto, dueño, y demás oficiales de mar.

El paquebote *Santo Domingo* se perdió en el puerto del Refugio, en Chiloé, habiendo faltado la única amarra que tenía, con la cual estaba fondeado, pero se salvó su tripulación, carga y aparejos del buque, con mucha anticipación a su pérdida, que era inevitable como consecuencia de la prolongada duración del temporal que obligó a la nave a buscar acogida en dicho puerto, hasta entonces no visitado por otra nave.

La fragata llamada *La Soledad*, navegando de Valparaíso al Callao, se sumergió en la mar con toda su tripulación. La causa de este desastre fue la siguiente: el piloto y el conrmaestre advirtieron al armador repetidas veces que no podía navegar aquella embarcación con el exceso de carga que había recibido. El codicioso dueño, despreciando estas precauciones, ordenó salir la nave, pero los mencionados piloto y conrmaestre se quedaron en tierra, por lo que fueron los dos únicos que lograron salvarse de ser víctimas de la sórdida avaricia del dueño, que arrastró a la muerte a los demás miembros de la tripulación.

El paquebote *El Zapallo*, navegando también de Valparaíso para el Callao, causó a su tripulación la misma desventurada suerte que el anterior buque. Pero aún fue más horrible el recuerdo de este hecho que el precedente, pues el piloto de *El Zapallo* hizo presente al dueño y maestre de la embarcación que era materialmente imposible que la misma pudiese navegar con la excesiva carga que llevaba a bordo. Fue desatendida la reiterada explicación del peligro; hizola también al Gobernador del puerto, protestando no se embarcaría en el buque si no se alijaba. Lejos de esto, se le cargó todavía más, y al tiempo de dar la vela, embarcaron por fuerza al piloto, que fue sacrificado a la avaricia, ignorancia y falta de humanidad de todos los demás de la tripulación.

La fragata *Soledad Grande o de Parra*, se perdió en la enseada de Panamá en el bajío que se llamaba "del buey", desconocido para el piloto que dirigía la nave, por el poco celo y

aplicación con que todos los que desempeñaban tales funciones en el Pacífico contemplaban el estudio y el conocimiento de semejantes riesgos. Por otra parte, aunque naufragasen en tales obstáculos, como ignoraban la colocación que debían darles en las cartas y planos, para evitarlos en lo futuro y avisar a los demás, como no lo podían hacer, volvía a incurrirse en el mismo desastre una y otra vez.

El bergantín *Diligente*, navegando para el Callao, naufragó entre Atico y Nazca, por la ignorancia y presunción propia del piloto, que se consideraba con los debidos conocimientos de aquellos parajes para navegar sin mayor cuidado y sin tener en cuenta el rumbo que llevaba, y no menos culpa tenía el abandono del contraemaestre, en cuya guardia ocurrió el desastre, tanto más censurable, cuanto que siendo aquella costa muy alta y de mucha profundidad su orilla, se hubiera evitado la pérdida no obstante el error del piloto, aplicando el celo que debe desplegar el contraemaestre o cualquiera otro oficial de mar en su guardia, mayormente en las cercanías de tierra.

El paquebote *Santo Tomás* se perdió en Chiloé sobre el bajío "del Inglés", por la ignorancia del piloto, contraemaestre y demás tripulantes, sin embargo de la repetición de siniestros en el mismo lugar.

La fragata *Escalada*, navegando de Guayaquil para el Callao, por la excesiva cantidad de agua que hacía, yéndose a pique la abandonó en alta mar su tripulación, que con inmensos trabajos llegó a salvo en las embarcaciones menores, arribando la lancha al puerto de Manta, y el bote a La Puná.

El paquebote *San Rafael*, en su segundo viaje, navegando de Concepción al Callao, se fue a pique con toda su tripulación en alta mar, por la mucha avaricia y poca inteligencia náutica de su dueño, que la dirigía, como piloto. También presumía de excelente constructor de naves, sin haber tenido jamás la menor instrucción en teoría.

La goleta *El Pejerrey*, navegando de Valdivia con rumbo a Chiloé, no habiendo podido recalar en el puerto de San Carlos, por la ignorancia de su dueño, que hacía al mismo tiempo de piloto, sin serlo, naufragó en la costa occidental de Chiloé.

La goleta *El Pejerrey Segundo*, navegando asimismo de Valdivia para Chiloé, con el propio imperito dueño, naufragó en la costa intermedia. Pereció él con toda su tripulación.

El paquebote *Las Merceditas*, entrando en Guayaquil, se perdió sobre el bajío de Mondragón, por la ignorancia del práctico y de cuantos tripulaban la embarcación.

El paquebote de Blázquez, navegando de Valparaíso para Valdivia, como consecuencia del exceso de carga y escasos y malos accesorios, se fue a pique en alta mar con toda su tripulación.

El paquebote *Carelmapu*, navegando de Lima con rumbo a Coquimbo, por la absurda dirección de su piloto, se sotaventeó del puerto, y fondeó en las islas de Pájaros, donde lo abandonó su tripulación por la mucha agua que hacía y no tener ninguna que beber, y con la lancha se dirigieron al puerto, sumergiéndose la embarcación con más de cien quintales de pólvora destinados para Chiloé, donde debía haber rendido viaje finalmente.

El paquebote *El Gran Poder*, navegando de Chiloé para el Callao, cargado con el exceso que ya era inveterada y viciosa costumbre, aparte de ir mal estibado, haciendo mucha agua y con las bombas casi ciegas, tomó su bárbaro piloto la detestable resolución de salir a la mar, como lo verificó. Navegaba cerca a la costa, y casi yéndose a pique, arribando por fortuna a Concepción, donde aclaró algo las bombas, para proseguir su derrota siempre costeano, y siempre dentro del peligroso estado de sumergirse en cualquier momento inesperado, pasó muy inmediato a los puertos de Valparaíso, Quintero, Papudo y El Gobernador, hasta que no pudiendo subsistir más en el buque, abandonaron el casco cerca de la quebrada de Limarí, donde se fue a pique poco después.

El paquebote *El Cristo*, navegando de Lima para Chiloé, se fue a pique en alta mar, y su tripulación se salvó en la lancha, en la cual arribaron al río Santa.

El paquebote *Aránzazu*, navegando del Callao para el puerto de las Salinas se perdió en la punta del mismo nombre, por la inexperiencia de su piloto.

El paquebote *Montserrat* fue abandonado sobre sus amarras por el mal estado del buque, dos leguas al Sur del río Bío Bío, donde se fue a fondo del todo.

La fragata *Valvanera*, se perdió en la entrada de Chiloé sobre el bajío de Huapacho, por la profunda ignorancia de su piloto, sin embargo de los repetidos viajes que tenía hechos al mismo puerto y gobernando el mismo buque, no obstante con haber tocado con andar de una milla, por su mal estado se dividió luego en pedazos, perdiéndose 14,000 pesos del situado, tabaco y otros artículos que se enviaban por cuenta del Rey y de particulares, que en total constituyeron una pérdida del orden de 60,000 pesos.

El paquebote *Francito* alias *El Papudo*, entrando en Chiloé se perdió en la playa de la ensenada de Huechucucuy, por la ignorancia de su piloto, y demás oficiales de mar, y sin embargo del benigno tiempo y de varar en playa de arena, con andar de menos de dos millas, se inutilizó definitivamente el casco.

El paquebote *La Venturita* en su primera salida de Chiloé, donde se había construido, naufragó en la punta de Huapilacuy,

dos leguas distante del puerto de donde acababa de salir, como consecuencia de la suma impericia de su piloto.

El paquebote *El Sacramento* se sumergió cerca de las islas de Pescadores, a la vista del Callao, y poco antes alcanzó a abandonarlo su tripulación.

La fragata *Fama*, conduciendo tabaco del Rey para Chiloé, por la bisoña recalada de su piloto en las playas de Cartagena, se empeñó en las costas de ellas, donde sin otro recurso que lo salvara, dio fondo, por disposición de su imperito dueño, y maestre, picaron las amarras, suponiendo duradera una ventolina que a pocos instantes quedó calma; volvieron a dar fondo con un pequeño anclote que tenían, pero ya en vano, porque a poco rato dio la fragata al través, y por fortuna su tripulación logró salvarse en la lancha.

El paquebote de Gómez construido en Chiloé, en su primera salida, aún no acabado de terminar, y con tripulación poco diestra, naufragó entre Valdivia y Chiloé. Pereció el dueño con toda su tripulación.

La goleta *San Pedro Regalado* navegando en la costa del Chocó se perdió en Isucuané por la ignorancia de sus directores destinados a la pesca de perlas.

El navío *San Pablo*, destinado por el gobierno (en virtud de una espontánea oferta de su dueño) al reconocimiento de las Islas de San Félix, puertos intermedios, islas de Juan Fernández, Santa María y La Mocha, navegando de esta última para el puerto de Valdivia, que parece no pudo enrumbar, inmediato ya a la costa tocó fondo en la de los altos de San Pedro, a ocho leguas al Sur del citado puerto, donde fue desamparado el buque sobre sus amarras, y el capitán, oficiales, tropa y marinería (a excepción de un hombre que quedando a bordo, pereció) se dirigieron a Valdivia en lancha y bote. El navío se fue a pique al día siguiente, sin poderse salvar nada de él.

El paquebote *El Rayo*, navegando de Pisco para Chancay, por mal estibado y llevar excesiva carga, se fue a pique, muy cerca de la isla de San Lorenzo, por la parte de afuera, aunque por fortuna la tripulación se salvó en la lancha.

El navío *Santa Ana*, navegando del Callao para la bahía de Concepción, cerca ya de la entrada del puerto, montó sobre el arrecife del farallón de Quebraollas, tocando en él como resultado de la punible negligencia y descuido del piloto y demás oficiales de mar. El navío continuó a flote, sin atención alguna y haciendo mucha agua, aunque muy inmediato a las rocas de la bahía, que pudo tomar, obrando con inteligencia (pues estaba a dos leguas de distancia cuando tocó fondo) y se alcanzó por lo menos a dirigirse a vararlo en paraje donde el dueño lograra salvar algo de la embarcación, pero abandonado el buque intempestivamente, fue a dar a más de una legua a sotavento del

puerto, en una costa escarpada y peñascosa, donde incluyendo el casco que se acababa de carenar, se perdió un caudal de 150,000 pesos aproximadamente.

Estas treintitrés embarcaciones eran de las que se tenía constancia y noticia fehaciente haber naufragado en el lapso y por las causas apuntadas, que en suma se reducían a la ignorancia de los pilotos, pero todavía quedaba por registrar el naufragio de la fragata *San Francisco de Paula* (alias) *El Peruano*, que sin haber cumplido viaje alguno zozobró en la bahía de Concepción sobre sus amarras por su defectuosa construcción, impericia y descuido de su dueño y de quien la piloteaba.

Todas, a excepción de muy pocas, se habían perdido enteramente cargadas, de toda suerte de efectos de comercio y de sus propios dueños, cuyo valor unido al de los cascos podía estimarse en una suma superior al millón de pesos, a cuyo perjuicio se agrega el enorme de las vidas de tantos infelices que habían sucumbido como consecuencia de las tres causas: exceso de carga, mala estiba de la misma y poca dotación de recursos de salvataje en las naves, sin contar con la ignorancia y descuido de los pilotos y contra maestres³⁷.

Todo esto llevó a que en 1777 el Virrey Guirior considerase seriamente la urgencia de crear una Escuela Náutica para instruir debidamente a quienes guiasen embarcaciones en las aguas del Pacífico. Se comisionó a don José de Moraleda para que redactara el reglamento de la Escuela. Moraleda cumplió con el encargo que se le había confiado, y presentó el programa de estudios, atendiendo a las diversas disciplinas que debían inculcarse a los candidatos a pilotos, señalando inclusive las obras y los autores que deberían servir de textos básicos, sin olvidar la práctica correspondiente. El proyecto se elevó a las autoridades metropolitanas, pero no prosperó de inmediato.

En efecto, el Virrey Guirior explicaba que le había animado a constituir dicho plantel el propósito de preparar un equipo de gente que conociera la navegación no por la simple experiencia o el empirismo, sino adquiriendo una sólida preparación, que lograra vencer el manifiesto atraso en que yacía la enseñanza a los pilotos de nuestro litoral. También animó al Virrey a propiciar su iniciativa el hecho de los reiterados siniestros marítimos que ocurrían en aguas del Pacífico, más que por consecuencia de una acción adversa de los elementos de la naturaleza, como resultado de la ignorancia de los pilotos y contra maestres, y la extremada codicia de los armadores, que recargaban de tal suerte las embarcaciones, que en caso de emergencia se veían abocados irremisiblemente al desastre, agravado por el hecho de que los elementos de salvataje o no existían de hecho, o eran en todo caso insuficientes para acoger el pasaje y la tripulación y conducirlos con seguridad a tierra.

El Consejo de Indias aprobó el expresado reglamento, y en 1786 el Virrey Croix, consciente de la misma necesidad que había notado su predecesor, dio curso al expresado reglamento, mandando nuevamente a Moraleda que evacuara otro informe sobre la conveniencia de establecer la Escuela, con instalación en un edificio apropiado, dotación de instrumentos para que la enseñanza no se redujera exclusivamente a la teoría, materias que debían dictarse y forma en que debían cursar los candidatos a la carrera de pilotos.

No obstante la necesidad de este plantel, recomendado por varios gobernantes, y aprobado por las autoridades metropolitanas, el Superintendente de Hacienda don Jorge Escobedo obstaculizó la tramitación del proyecto aduciendo mil pretextos para que no se llevara a cabo la creación de la Escuela, que terminó por desaparecer.

Es interesante recoger en extracto el informe de Moraleda, al que acaba de hacerse referencia.

Dice así:

"No parece haya hombre sensato alguno que el establecimiento de la Escuela Náutica en esta capital no lo considere como absolutamente indispensable, si se atiende a la multitud de desgracias, pérdidas de buques, y ningún adelantamiento de la Geografía Náutica en tantos años de continua navegación en este Mar. Para comprobante de este pernicioso descuido basta saber que se encuentra raro piloto en esta carrera que tenga conocimiento de las cartas hidrográficas, de su formación y de su uso, pues ninguno se sirve de ellas.

"La repetición de pérdidas es positivo que a proporción del número de embarcaciones que navegan los mares respectivos al comercio en que giran en casi todo el mundo, sin embargo de ser este por excelencia pacífico, y libre principalmente de la multitud de escollos, bancos y otros riesgos que acompañan a los demás, en común, en ninguno naufragan más número de buques que en este. Los perjuicios y atrasos considerables que experimentan los vasallos, y por consecuencia el Soberano, lastimosamente se nota ser efectos necesarios en la mayor parte de la impericia de los directores de la navegación, y no habiendo otro recurso para evitar semejantes funestas resultas que instrucción precisa y metódica de los profesores de todos los puntos esenciales de la Náutica, y demás que se tocan en los Artículos 3º y 4º del Reglamento parece absolutamente precisa la creación de dicha Escuela.

"Supuesto lo dicho, el edificio para ella puede ser cualquiera bien acondicionado, con tal que tenga a lo menos cinco piezas o divisiones en buena disposición: dos para aulas o clases de estudio, dos para el portero, sujeto indispensable para el aseo de la Escuela. He dicho tenga cinco piezas en el supuesto de no

habitar en ella los maestros, pues en el caso contrario (a imitación de la erigida por el Comercio de Barcelona), lo que parece regular para la más pronta asistencia al desempeño de sus funciones, sería necesario más número de repartimientos en él.

“En las clases deben ponerse seis u ocho escaños sobre una grada, que el todo forme anfiteatro, que facilite al maestro la vista de los concurrentes, y los escaños deben tener por su espalda una especie de mesitas, sobre quienes estén los libros o cuadernos de estudio; una mesa y silla al frente para el maestro, y una pizarra grande con orla y pie de madera para las demostraciones. Las piezas para utensilios deben tener dos estantes medianos con sus cajones en los cuerpos bajos, éstos para depósito de cartas, planos y noticias de los acontecimientos notables de los viajes, y los altos forrados de retira o paño para los libros, y mejor conservación de los instrumentos.

“Los libros que deben existir en la Escuela, como propios de ellas, son uno o dos ejemplares de los autores siguientes: Tratado de Navegación de Jorge Juan; Sánchez, Cedillo, Barrera, Monsiur Bouquer [sic], Lecciones de Navegación de Rouben, Elementos de Euclides por el Padre Cerdá, Geometría Práctica y Trigonometría de Tofiño, Trigonometría de Sánchez, y principios de Aritmética por Monsiur Godin [sic], Zuloaga, y Fernández, Maniobras de Navíos y el Examen Marítimo de Jorge Juan. De Instrumentos dos Octantes de Adley, uno ordinario y otro con el Micómetro, dos cuadrantes de dos arcos, una ballestilla, dos escalas inglesas de Gunter, cuatro estuches de compases completos, dos agujas, una de demarcar y otra de bitácora, y una docena de reglas de varios tamaños y proporcionadas a los papeles de marca.

“Los Maestros deben ser dos, uno con el título de maestro principal, a cuyo cargo estén todos los utensilios de las dos clases en general, y otro con el de segundo, que responda al primero de los útiles de su aula en particular. Los sueldos en las Escuelas Reales de España son duplicados al que corresponde a sus empleos sueltos, con prevención que el segundo tiene una tercera o cuarta parte menor que el primero, pero la asignación de éstos, en el caso de formarse la citada Escuela en esta Capital, queda por el artículo 33º del Reglamento al arbitrio de los Virreyes, y por el 34º se impone a los maestros la obligación de asistir a sus clases en todos los días de trabajo tres horas por la mañana, y dos por la tarde, y es justamente lo que se practica en las Escuelas Reales de los Departamentos de España, con la diferencia en éstas el jueves es día de asueto, por lo que permite el Artículo 37º de las Ordenanzas Generales de la Real Armada.

“El estudio propio y preciso para el desempeño de la principal obligación de un piloto, que es la de conducir un navío de un

puerto a otro, se divide en dos clases, esto es teórico y práctico de éste, aunque la explicación oportuna de un buen maestro es capaz de dar una idea poco equívoca del teatro de la instrucción es el bajel mismo, ya navegando, o ya su reproducción en escala a pequeño, colocado en tierra con aptitud para darle a todos los movimientos de que es capaz en el mar, pero como esto parece poderse excusar, así por su costo, como porque los muchachos antes de encargarse de la dirección de un navío han de haber adquirido, en conformidad con el Artículo 35° del Reglamento la práctica necesaria, se señalaría el teórico que les deben tener.

“En las Escuelas Reales se da principio por la esfera y manejo de los globos, por que todos los alumnos lleven ya la Aritmética precisa, sin cuya circunstancia no se admiten, pero me parece más acertada —supuestos dichos principios de Aritmética— empezar la instrucción por el estudio de los seis libros primeros de la Geometría elemental, a ésta el tratado de la práctica y esfera, que deban ser del encargo del segundo maestro, cuya clase es la primera que deben cursar.

“Impuestos de estos principios, precediendo examen de ellos, pasarán a la del maestro principal, de cuya obligación será enseñar la Náutica, uso de sus instrumentos precisos, la Trigonometría plana general aplicada a la navegación, método de formar las cartas hidrográficas, levantar planos, el dibujo, o delineación precisa para esto, y demarcar una porción, son los principales con la práctica necesaria debe fundarse la acertada consecución de los viajes en que tanto se interesa el Rey, el comercio en general, y en particular los dueños de los navíos”.

Cuanto hasta aquí llevamos dicho pone de manifiesto que la preparación profesional de cuantos tenían la delicada misión de gobernar embarcaciones en nuestro litoral dejaba mucho que desear, y que ni aun la comprobación de tantos desastres marítimos, derivados todos ellos de la inexperiencia de los pilotos, hizo mella en el ánimo de quienes tenían la responsabilidad de cautelar tanto el patrimonio de la comunidad, como las propias vidas humanas que de un modo tan frecuente se perdían.

Fuerza es pues considerar que las afirmaciones de los marinos Juan y Ulloa no pecaban de exageradas, y que antes bien sólo reflejan la comprometida situación de cuantos tuviesen que emplear el transporte marítimo para sus desplazamientos personales o para el transporte de carga. Parece efectivo que la codicia de los propietarios de las naves llegaba a límites increíbles, que sólo los guiaba el afán de hacer producir a sus barcos el mayor fruto posible al capital invertido en su construcción, y que no se arredraban ni aun —como se ha visto— en el caso de que hombres experimentados como los pilotos les hiciesen ver que el volumen de la carga, su defectuosa estiba y las condiciones

poco marineras en que las embarcaciones se hacían a la vela, comprometían ya antes de la salida el porvenir de la travesía, exponiendo al pasaje, a la tripulación y al contenido de las bodegas a un desastre cierto en cuanto las fuerzas de la Naturaleza no se mostraran tan bonancibles como era proverbial en el Océano Pacífico. La estadística que acabamos de transcribir, es de suyo muy elocuente, y seguramente a ella habría que incorporar muchos pequeños barquichuelos, de los de cabotaje o que no dejaron rastro de su desaparición, y sólo así se tendría una idea de la magnitud de este proceso de pérdidas de veleros que se acusa a finales del siglo XVIII.

RELACIONES ENTRE ARMADORES Y PROPIETARIOS

Pasando a ocuparse de las relaciones contractuales que se ajustaban entre los propietarios o el armador del buque y sus delegados en el mismo durante la travesía, tenemos varios testimonios de la forma en que adquirirían compromiso ambas partes de prestar servicios, y las obligaciones que contraían los pilotos o quien asumiera la representación autorizada del dueño de la nave, en alta mar o en puerto extraño al de su matrícula.

En efecto, era necesario un contrato para asegurar los servicios de una persona que asumiese la representación a bordo de los armadores. Tal encontramos por escritura suscrita en Lima el 2 de enero de 1698, en cuya virtud los dueños y propietarios del navío *El Santo Cristo de Burgos y Nuestra Señora de la Barquera*, surto en el puerto del Callao, listo para zarpar con destino al Realejo y Sonsonate, contratan al Capitán de dicha embarcación, designándolo Maestre del referido navío, confiriéndole poder como era exigido en Derecho para que en nombre y representación de los otorgantes rigiese y administrase el navío, cargándolo y fletándolo con cualesquiera personas, así al través como por carga o como más conveniente le pareciere, extendiendo las escrituras de fletamento, partidas de registro, conocimientos y demás instrumentos que judicial o extrajudicialmente conviniesen y fuesen necesarios, cuya validez avalaban los propietarios del buque, como si ellos los hubiesen suscrito.

Igualmente le conferían poder para sacar licencias de las autoridades competentes, dar y pedir cartas de registro y demás despachos que fuesen requeridos hasta conseguir lo necesario, incluyendo el que era indispensable para hacerse a la vela.

Asimismo le facultaban para que pudiese contratar marineros, grumetes, piloto y contra maestre y demás personal de la dotación ya fuese al tercio o por soldada, estando autorizado para despedirlos y nombrar sustitutos y satisfacerles sus soldadas.

Del mismo documento se desprende que estaba autorizado el Capitán para cobrar los fletes y aprovechamientos de la fragata y si fuese necesario en razón de las mencionadas cobranzas parecer en juicio, lo pudiese hacer a fin de seguir el proceso, presentando toda clase de recursos, requerimientos, citaciones, pres-tase declaración, jurase y trabara embargos o entrara en cualquier transacción y recusara hasta obtener sentencia final y definitiva³⁸.

Tenemos conocimiento de los trámites que eran exigidos para que una embarcación pudiera desplegar velas. Por el expediente de la licencia extendida por el Conde de Chinchón en favor del piloto Pablo de la Cruz, sabemos de los requisitos requeridos para que una embarcación pudiera navegar hasta Trujillo o Panamá.

Una vez que estaba la nave con su cargamento completo, el maestre se presentaba en la Secretaría virreinal, con exhibición de una relación en la que figuraba el dueño de la embarcación, nombre del piloto, constancia del último pago de derechos aduaneros correspondientes a lo que estuviese a bordo y certificado expedido por el Cosmógrafo Mayor del virreinato de hallarse la nave en condiciones de hacerse a la mar. Aprobada por el Virrey, pasaba a informe del General de la Mar del Sur, que expedía su dictamen en tanto se obtenía una constancia de los funcionarios fiscales de no conducir el velero especie alguna de contrabando.

El buque, además, estaba sujeto a que un escribano diese fe de toda eventualidad, como avería o muerte de algún pasajero. Era también preceptivo que se hiciese presentación del rol de la gente de la dotación y la licencia para poder viajar de cada uno de los pasajeros que hubiese a bordo.

Una vez evacuados todos estos trámites, el Virrey suscribía la licencia a la que acompañaba los pliegos oficiales de correo. El último trámite consistía en el reconocimiento que efectuaba de la carga y de la gente de a bordo el Factor y el Juez Oficial Real, con cuya aprobación quedaba la embarcación expedita para levar ancla rumbo a su destino³⁹.

EL COMERCIO CON MEXICO

Era inevitable que entre los dos mayores virreinos de los dominios españoles en el Nuevo Mundo —Nueva España y el Perú— se entablaran, desde un principio, lazos comerciales muy estrechos e intensos. Ciertamente es que también desde el principio se había dispuesto por la Corona una estricta prohibición de todo contacto comercial, vedándose la navegación de una costa a otra y el intercambio de mercaderías, incluyéndose las ori-

ginarias de la China. El volumen de plata que se escurría subrepticamente por la vía de Nueva España para beneficiar a quienes desde Oriente impulsaban ese comercio, era muy considerable, al punto de estimarse casi equivalente al monto de metales preciosos que se remitían oficialmente a las arcas fiscales de la Metrópoli. En una Cédula de 4 de octubre de 1600 se ordenó al Virrey don Luis de Velasco ejecutar y cumplir rigurosamente las expresadas normas relativas a prohibición⁴⁰, disposición que fue reiterada en Carta real de 20 de julio de 1606⁴¹.

Para reforzar el cumplimiento de tales disposiciones, se ordenó a los Oficiales del Callao inspeccionasen las naves que entrasen y saliesen de nuestro primer puerto⁴². Años después se consideró, según Cédula de 12 de febrero de 1608, que tal revisión podía ser cumplida también por los Oficiales Reales de Lima⁴³.

Era visible un eje Norte-Sur, sustentado por la necesidad de permutar productos de ambas zonas. La esencia del tráfico de la Nueva España hacia el Perú era esencialmente un negocio de tránsito o de reexportación, tanto de artículos procedentes de Oriente y de Filipinas, con destino al mercado peruano, como de productos de Europa, sobre todo a partir del siglo XVII. El eje era Acapulco. El Perú, país caro en razón de la abundancia de metales preciosos en él, necesitaba productos que no se obtenían en el país, o que dentro de él obtenían mejores cotizaciones en siendo del exterior.

La razón de ser de la prohibición de todo contacto comercial entre Nueva España y el Perú era: a) porque mermaba el consumo de mercaderías importadas de la metrópoli directamente a través del Istmo de Panamá, y b) significaba un drenaje de plata, cuya cuantía queda ya enunciada, y que iba a parar a manos de infieles en el Oriente.

Por repetidas Cédulas se prohibió, como queda dicho, el paso de mercaderías desde la China hasta nuestros puertos. En 21 de julio y 5 de octubre de 1607 se había repetido la orden, indicando que únicamente pudiesen navegar de México al Perú tres navíos al año. Dichas unidades no debían exceder de 300 o 400 toneladas. Se limitaba su cargamento exclusivamente a frutos del país, quedando por consiguiente prohibida de un modo absoluto la importación de mercaderías procedentes de la China o de Filipinas, así como la exportación desde el Perú a la Nueva España y a Oriente de cualquier cantidad de metales preciosos. Inclusive la Audiencia de Lima propuso restringir aún más el intercambio que nos ocupa, dejándolo reducido a dos navíos, de un desplazamiento de sólo 200 toneladas⁴⁴.

En despacho de 14 de diciembre de 1612 el Marqués de Montesclaros respondió a tales disposiciones legales. En primer tér-

mino, hizo ver que a pesar de todas sus diligencias el intercambio comercial entre el Perú y la Nueva España no podía ser reprimido, puesto que todos, aun las propias autoridades, tenían interés en que no se extinguiera. A juicio del Virrey, no bastaría cerrar de todo punto el comercio con la Nueva España, primero porque no realizándose por México dicho intercambio, se haría en igual medida por la vía de Guatemala o de Nicaragua, y en segundo lugar, si se cortase con esas comarcas, todo el movimiento se reduciría a la flota que anualmente efectuaba el viaje de rutina a Panamá, y el flete de los navíos y el almojarifazgo (derechos de aduana) experimentarían un notorio descenso. Restringir a un par las embarcaciones, como proponía la Audiencia, tampoco era solución práctica, porque con varios pretextos vendrían al Perú otros barcos, aunque con licencia de las autoridades mejicanas.

Los barcos en cuestión, denominados "del permiso", efectuaban travesía a los puertos de Acapulco y El Realejo (Real Cédula de 28 de marzo de 1620) y el valor total de las mercaderías no debía exceder de 200.000 ducados, y lo que se importara desde la Nueva España tampoco debía sumar por encima de dicha cantidad. Sin embargo, la necesidad pudo más que la ley, y el fraude vino a ser la regla, de modo que el único velero que salía del Callao con rumbo a puertos centroamericanos condujo alguna vez valores por más de un millón de pesos. Como ejemplo, baste mencionar que en 1629 eran nada menos que 70 los comerciantes interesados en el navío *San Francisco*⁴⁵.

A la vuelta ocurría otro tanto, aunque en el registro oficial sólo figurase el tope señalado por la ley, los mercaderes⁴⁶ se valían de mil tretas para ocultar la carga e introducirla sin que los Oficiales Reales lo descubrieran, entrando inclusive en tratos de connivencia con los mismos funcionarios aduaneros y fiscales. El hecho es que este comercio clandestino redundaba en una defraudación al Erario público del orden de 200.000 pesos anualmente⁴⁷. Eran embarcaciones de particulares, con frecuencia de grandes capitalistas, que acaparaban los cargamentos para encarecer luego los artículos, una vez que escaseasen en plaza.

En despacho de 27 de marzo de 1618 el Virrey Príncipe de Esquilache sugería los procedimientos que convendría adoptarse para el aumento de los quintos reales en este ramo del comercio, permitiendo la contratación de ropa de China a través de México, ya que con este reconocimiento del intercambio mercantil, el Estado alcanzaría a percibir más de 70.000 pesos anualmente, cobrándose 5% de salida y 10% de entrada.

El principal renglón era la exportación de vinos, sin la cual no había fletes bastantes para cubrir los gastos de la travesía a México, de donde se importaba sedas y tejidos de óptima

calidad, que eran los que en el Perú se solicitaban con mayor codicia y abundaban en México. De regreso también se portaban botijas con brea de Nicaragua y tinta (o sea añil).

En 23 de noviembre de 1634 se libró Cédula al Conde de Chinchón, con arreglo a la cual y estando a diversas consideraciones, y en la inteligencia de que así era más ventajoso para el Erario público, quedó implantado que el navío que estaba permitido que viajase desde el Perú a la Nueva España, conduciendo un cargamento por un valor no superior a 200.000 pesos, a partir de esa fecha suspendiera sus viajes por el término de cinco años, haciéndose extensiva la prohibición a cualquier otra clase de embarcación que tuviese propósito de hacer las veces del expresado navío "del permiso", aunque fuese conduciendo cargamentos de poco valor. Se exhortaba al Virrey a extremar su celo a fin de que la disposición se cumpliera con toda exactitud y bajo ningún concepto se trasgrediera lo señalado en la Cédula que nos ocupa⁴⁸.

En la misma fecha se expidió otra Cédula para que el Virrey informara acerca de la reacción que la nueva medida despertaría en el seno de los interesados en el intercambio comercial con la Nueva España, y escrutara si era más conveniente derogar la nueva disposición y volver al antiguo régimen y en general, diera cuenta de las ventajas o inconvenientes que de uno y otro sistema resultaban⁴⁹.

En la misma fecha se libró otra Cédula, dirigida ésta al Virrey de la Nueva España, informándole de la nueva disposición adoptada en orden al intercambio comercial entre el Perú y su territorio, a fin de que él también por su parte velara el estricto cumplimiento de la prohibición que debía entrar en vigor a partir de aquel año. Al igual que su colega del Perú, el de la Nueva España debía informar a la Corona acerca de la reacción provocada en el seno de la corporación de comerciantes por el riguroso sistema que se introducía⁵⁰.

La ley, que pasó a formar parte de la Recopilación de Indias, no parece que fuera acatada en toda su amplitud, pues hubo necesidad de reiterarla por Cartas reales de 11 de octubre de 1635 y 6 de abril de 1638. Por otra de 27 de marzo de 1636 se repitió con el máximo rigor la prohibición que nos ocupa, haciendo especial hincapié en el comercio de ropa de la China⁵¹.

Como uno de los productos que en mayor volumen se exportaban del Perú eran los vinos, contra él asestaban sus tiros más certeros los comerciantes de Sevilla y de Cádiz, como se demuestra a través de las reiteradas disposiciones restrictivas del cultivo de viñedos.

La limitación al comercio interior, especialmente con la Nueva España y con China, y aun con otras plazas más cercanas, como Panamá, adonde se prohibió en 1630 exportar las harinas del

Perú, trajeron como consecuencia la escasez de dinero y aun la falta de artículos de primera necesidad, inclusive hasta el papel subió de precio, pues de 4 pesos la resma, subió a 24 y hasta 40; los damascos, que en 1638 valían 3½ pesos la vara, subieron a 9⁵².

Por Cédula de 29 de marzo de 1678 se permitió al Consulado de Lima que durante el tiempo que estuviese a su cuidado la recaudación del asiento del almojarifazgo, pudiese enviar a los puertos del Realejo y de Sonsonate un navío de hasta 200 toneladas cada año, con mercaderías por un valor de 100.000 pesos en oro o plata, y no en vinos ni en otros frutos de los prohibidos comerciar. Si la nave de permiso hiciese escala en otro puerto, caería en comiso.

Al dar fondo en el Callao, uno de los Oidores, el que investía el cargo de Juez privativo de la ropa de contrabando, colocaba cuatro guardianes para vigilar el cargamento que traía la nave, hasta que se comprobase si traía cargamento fuera de registro. En setiembre de 1629 una nave que intentaba entrar furtivamente con ropa de la China, es decir sedas, obsequió como soborno al destacamento de guardia un cajón de artículos de seda, pero al reñir los integrantes del mismo por la distribución del contenido del cajón, hubieron de intervenir sus superiores y se descubrió el caso⁵³.

En Cédula de 31 de diciembre de 1604 se fijó el número de navíos que habían de navegar de unas comarcas a otras entre los virreinos del Perú y de la Nueva España. Después, por parecer que el número de dichos veleros era superior al que requería efectivamente el volumen de dicho intercambio, por Cédula de 20 de junio de 1609 se limitó a dos, que fuesen de porte de 200 toneladas cada uno. El principal renglón de exportación del Perú era plata y oro, en gran proporción la primera pasaba en hecho de verdad a Filipinas. En 1604 se moderó, de forma que el servicio se cumpliría con tres unidades, de 300 a 400 toneladas cada uno. En estas naves no se podía transportar metales preciosos, sino únicamente productos de la tierra y de ningún modo entrasen en el comercio artículos provenientes del Oriente. Los navíos viajarían bajo registro desde el Callao hasta Acapulco, sin estarles permitido tocar en otro puerto ni descargar o cargar en el camino. Por haber sido excesivo ese contingente de tres naves, posteriormente se redujo a dos, a fin de entorpecer por todos los medios la conducción de mercaderías de la China. De la Nueva España se importaban paños y sedas, así como brea y pez; en compensación el Perú lo único que exportaba era vinos, pero como éstos se recibían directamente de España, entonces se recurrió al comercio de otros artículos, exportándose determinada cantidad de plata, y así, en una Cédula expedida en 1609, al tiempo de reducir el porte de

los dos navíos a solamente 200 toneladas, y bajo registro, se autorizó la exportación del Perú de cargamento que en total no valesse más de 200.000 ducados, sin distinguir que artículos fuesen.

Por lo visto, importaba poco al Perú el intercambio con la Nueva España, por lo que fue cayendo en decadencia. Por lo contrario, los mercaderes de la Nueva España estaban vivamente interesados en la plata peruana. Por Cédula de 28 de marzo de 1620 se aclaró el alcance de la Cédula de 1609, en el sentido de que se entendía que podían viajar dos bajeles de 200 toneladas, y esto no estaría al albedrío de los virreyes, sino que sería una obligación de ellos atender a este intercambio. Los 200.000 pesos se emplearían en la Nueva España en adquisición de productos propios de su labranza y crianza. Se prohibía exportar vino del Perú a la Nueva España. Bajo severas penas se prohibió invertir más del cupo de los expresados 200.000 pesos, fuese en barras, o amonedado. De ningún modo se permitiría que de retorno al Perú se cargase ropa de China, esto es, sederías⁵⁴.

Según Lorente⁵⁵, en el estudio que dedica al Virrey Príncipe de Esquilache, el comercio de Lima, deseando liberarse de las trabas que el tráfico por el Istmo llevaba consigo, solicitó de la Corona que le permitiese utilizar la vía del Cabo de Hornos. Dicho historiador no aduce prueba documental de su aserto, pero no es inverosímil que así fuese; sólo en el siglo XVIII, después de las audaces correrías de los piratas por nuestras aguas, y sobre todo a partir de las visitas de los navíos franceses, quedó demostrado que no era infranqueable el Cabo de Hornos, y se persuadieron los armadores españoles de la conveniencia de utilizar la nueva ruta, y así comenzaron a enviarse desde Cádiz navíos de registro que dieron fondo, con felicidad, en el Callao.

La feracidad de nuestros valles no sólo dio origen a la abundancia de muchos productos, que por consiguiente resultaron baratos, principalmente en el ramo de productos para la alimentación humana, sino que fue además causa de que se entablara un activo comercio de exportación, que absorbía los excedentes. La tierra producía de sobra para las necesidades de los habitantes del Perú, y de este modo hubo de surgir un medio de trasladar el sobrante a otros puntos, sea del mismo Virreinato, sea de territorios más distantes. Esto ocurrió primero en pequeña escala y luego fue adquiriendo mayor volumen, principalmente entre los valles costeros y áreas vecinas, tales como Chile y el Istmo, extendiéndose aun a la América Central.

El valle de Cañete, denominado el granero de la capital del Virreinato, la proveía de todo género de cereales, y en especial de trigo. Los de Ica y Pisco se hicieron célebres por los vinos y aguardientes que se exportaban hasta el Istmo de Panamá. Por la costa Norte destacaban los valles de Saña y Trujillo, que

ya desde mediados del siglo XVI exportaban azúcar, arroz, trigo y aun productos manufacturados, como dulces en conserva, cueros, y sobre todo jabón, a todo lo largo de la costa del Pacífico, hasta El Realejo (Nicaragua). Los puertos de Huanchaco, Guañape y Paita exportaban variedad de productos locales.

En 1589 fueron 18 los barcos que pasaron a Panamá y cargaron en los valles del Norte 25.500 hanegas de trigo o harina⁵⁶.

Cobró auge este comercio con el crecimiento de las poblaciones a lo largo del litoral; y las necesidades de los nutridos contingentes de personas que llegaban al Istmo de Panamá con ocasión de las flotas del Atlántico, hicieron necesario el aprovisionamiento en abundancia.

Por Cédula de 13 de febrero de 1706, hecha pública en Lima por el Marqués de Castelflos (Provisión de 10 de agosto de 1707), se prohibió el comercio directo con la Nueva España, especialmente el de ropas, telas de seda de China y Filipinas, salvo el comercio de vino con el puerto de El Realejo y Guatemala. Vencidos seis meses de la fecha de promulgación del bando, se decomisarian todos los géneros que se hallasen en este comercio.

En setiembre de 1628 salió del Callao el navío de permiso para Acapulco. En él viajaba el magistrado Diego Núñez Morquecho, que había sido trasladado a prestar servicios en la Audiencia de Nueva Galicia, y corrió el rumor de que él y otros comerciantes que lograron acomodarse en dicha nave llevaban, fuera de registro, más de millón y medio de pesos ensayados, aunque como es sabido, sólo podía conducirse hasta 200.000 pesos en cada viaje. Dicha cantidad era para invertirla en la adquisición de grandes cargamentos de ropa de la China, de la cual en efecto se importaron en dicho año más de 2.000.000 de pesos, vendiéndose sin el menor recato, como si fuera ropa proveniente de España importada legítimamente por la vía de Cartagena y el Istmo. Para encubrir esta acción dolosa, los fardos se desembarcaban en alguna caleta cerca al Callao, y se envolvían con sayal o con jerga, para aparentar que el contenido de los mismos era ropa tejida en los obrajes de la sierra.

Como en realidad los comprometidos en este tráfico ilícito eran muchos, no se daba curso a las demandas que interponían algunos denunciadores de estos contrabandos, pues corría el rumor de que en estas expediciones venían telas para el Virrey, el Arzobispo, los principales funcionarios y desde luego, los comerciantes de abundante capital. Como estos envíos no abonaban impuestos que se satisfacían a la salida de España y entrada en el Callao, ni tampoco las gabelas de avería de la Mar del Sur, ni almojarifazgo ni alcabala de ninguna especie, puesto que venían sin dejar constancia en el manifiesto de los barcos, las ganancias eran pingües, al punto de que en cada viaje se calculaba una utilidad líquida del 100%. También los magistra-

dos de la Audiencia de México enviaban por su cuenta otra tanta cantidad en fragatas y navíos, de manera que el tráfico era activísimo. El cálculo de lo que perdía el Erario en este comercio fraudulento se estimaba por el orden de 75.000 pesos anuales.

Personas entendidas en estos problemas eran de la opinión que si se habría del todo la actividad comercial Perú-Nueva España, sin la menor cortapisa, el resultado sería que a España no iría nada, ni metales preciosos ni mercaderías, salvo una exigua suma para adquirir lencería, drogas, aceite, azafrán, papel, algunas clases de paños finos y rajas de Florencia, pero el grueso se derivaría hacia la Nueva España, porque el mayor volumen de mercaderías era evidentemente de procedencia oriental: hierro, acero, cera, sedas y otros artículos suntuarios, que sumados a la producción propia de México, ya no se importarían de la Metrópoli⁵⁷.

A principios del siglo XVIII el Virrey Conde de la Monclova consideró pertinente promulgar un bando, por el que reiteraba la prohibición del comercio ilícito con la Nueva España, para conseguir lo cual agravó las sanciones para los transgresores. En efecto, el 11 de agosto de 1704 manifestaba que sin embargo de estar prohibido por Cédula y disposiciones legales incluidas en la Recopilación de Leyes de Indias el comercio y tráfico entre el Perú y la Nueva España, se había comprobado que subsistía con gran desorden la frecuencia de dicho intercambio, introduciéndose ropa de la China y de España por las costas de Centroamérica que miraban al Océano Pacífico. Para atajar este incumplimiento de expresas disposiciones dictadas desde mucho tiempo atrás, se ordenó cumplir y respetar las mismas, sin permitirse bajo ningún concepto tal intercambio. A fin de sancionar o los que desacataran tales disposiciones, se estableció que además de la pena impuesta por la Ley LXIX del Título XXXV del Libro Noveno de la Recopilación de Leyes de Indias, que determinaba la confiscación del cargamento y de la nave, aparte de destierro perpetuo del contingente y destitución del cargo que desempeñaren si fueren empleados públicos, ahora se impuso la pena a los infractores de la pérdida de todos los bienes de los principales cómplices, auxiliares o comprometidos en la empresa que realizare tales operaciones, estando excluidos de esta prohibición los vinos de Guatemala⁵⁸.

En un despacho de 19 de noviembre del mismo año, el citado gobernante expresaba haber recibido la Cédula de 12 de junio de 1702, por la que se le había expresado la extrañeza de las autoridades metropolitanas ante la frecuencia con que se practicaba el comercio entre el Perú y la Nueva España, introduciéndose principalmente géneros de la China y otros artículos de contrabando, sin que hubiesen bastado para evitar tráfico tan ilegal las diligencias y comisiones que al efecto se habían des-

pachado. A fin de atajar tal comercio, se exhortó al Conde de la Monclova a recordar las penas existentes a quienes infringiesen las disposiciones en vigor. Entre las nuevas disposiciones figuraba ahora la de que los Prelados de las órdenes religiosas no permitiesen en sus conventos la acogida de géneros de comercio procedentes de este comercio ilícito.

En respuesta a dicha disposición, el Conde de la Monclova manifiesta que si bien en años anteriores había sido muy considerable este comercio ilícito de mercaderías desde la Nueva España al Perú, tanto en géneros de Europa como del Oriente, tenía entendido que precisamente por el rigor de las aludidas disposiciones, aplicadas celosamente por las autoridades, y las ocasiones repetidas en que se procedió a decomisar los cargamentos, habían llevado a los comerciantes a moderarse en este tráfico, en que por lo demás los funcionarios aduaneros habían extremado su celo. Se distinguió en esta campaña de exterminio del contrabando el Tribunal del Consulado, el cual llegó a comprobar que por la introducción sin tasa ni medida de mercaderías desde la Nueva España, resultaba que 9/10 del tráfico comercial estaba en manos de los comerciantes mejicanos. Inclusive, por los productos similares importados por el conducto regular, o sea el de la feria de Portobelo, no se ofrecía ni la tercera parte de su valor, en vista de la abundancia del importado de Méjico. La situación creada por el auge del comercio ilícito llegó al punto de que los exportadores de Sevilla también protestaran. El volumen de este contrabando fue considerable, y se juzgaba a Guayaquil como el más peligroso foco, debido a la complicidad de las autoridades locales. Hubo necesidad de crear un juez especial, a fin de que tuviera a su cargo todas las causas incoadas por el contrabando. Asumió estas funciones el Oidor de la Audiencia de Lima, don Pablo de Santiago Concha.⁵⁹

Por Real Cédula de 29 de febrero de 1676 se había dispuesto que los navíos que del puerto del Callao y otros del Perú se dirigieran a los de la Nueva España y Guatemala no cargasen botijas de vino, ni en los puertos del Perú donde efectuasen las operaciones de cargamento se permitiera embarcarlas sin pasar por un registro y declarar su destino. Los antecedentes de esta disposición se remontaban a la mencionada Cédula de 28 de marzo de 1620, en cuya virtud se estableció el despacho anual de dos naves de doscientas toneladas desde los puertos peruanos hasta los mejicanos, conduciendo hasta un límite de 200.000 ducados, destinados a la adquisición de productos propios de aquellas comarcas que no existiesen en el Perú. Desde luego estaba excluido cualquier cargamento de vinos peruanos, a fin de evitar la competencia de los mismos en el mercado mejicano y que eventualmente estos últimos desplazasen a sus similares españoles. Posteriormente se había tenido noticia de la salida anual-

mente de dos o tres navíos cargados de vino y aceite y otros artículos con rumbo a Sonsonate y el puerto de Ajacutla (Guatemala), donde, pese a la prohibición, eran introducidos como vinagre, pretextando que debía haber existencia abundante de ellos en compensación a la tardanza con que se remitían desde España.

Tal irregularidad defraudaba la recaudación de los derechos respectivos y amenazaba hacer cesar el comercio de tales ramos con la Metrópoli, por lo que ya el 12 de enero de 1667 se expidió Cédula a la Audiencia de Guatemala, para que exigiese el puntual cumplimiento de la prohibición impuesta en 1620, impidiendo la importación de botijas de vino, aunque fuese disimulado como vinagre. El exceso llegaba a tales extremos, que a despecho de las disposiciones, reiteradas como se ha visto, en 1670 el navío *San Nicolás de Tolentino*, cuyo dueño y maestre era don Miguel Cordones, en mayo de dicho año echó ancla en los puertos centroamericanos conduciendo un cargamento formado por 1,347 botijas de vino, todas ellas fuera de registro, más once fardos de cordellate. Aunque se realizó la visita de inspección prevista en las disposiciones vigentes, la misma se cumplió de un modo tan somero, que los pesquisidores no informaron acerca de la existencia de tan voluminoso cargamento conducido bajo cubierta⁶⁰.

Las instancias de las autoridades superiores de Guatemala para que se reanudasen las relaciones entre el Perú y aquella comarca, carente de vino y aceite, y en cambio con importantes excedentes de productos de la tierra a los que no hallaban salida, llegaron a buen término cuando el Monarca autorizó el restablecimiento de dicho comercio conforme a la Real Cédula del 22 de febrero de 1718, aunque siempre observándose las siguientes limitaciones: cada año podrían embarcarse en el Callao sólo hasta 50.000 botijas de vino, que abonarían por derechos de salida un peso y dos a la entrada en el puerto de destino en Guatemala; en cuanto al aceite, no se limitaba la cantidad exportable, sometiéndose también este producto al pago de las expresadas sumas tanto al ser embarcado, como al descargarse en el punto adonde hubiere sido consignado. Se facultaba asimismo a extraerse hasta 200.000 ducados en plata, para la compra de productos naturales guatemaltecos, los cuales satisfacerían en el Callao a la salida un impuesto del 7%, que se reducía para dichos productos, al retorno, al 5%.

Entablóse con gran celeridad este tráfico, pero la pérdida de un navío que hacía viaje a Sonsonate retrajo a muchos comerciantes de seguir esa relación, que a poco quedó interrumpida. El Conde de Superunda, compenetrado de la necesidad de fomentar las expresadas vinculaciones entre el Perú y las comarcas centroamericanas, puesto que el Fisco estaba perdiendo crecidas

sumas que anteriormente ingresaban en las arcas públicas en concepto de derechos aduaneros, como queda señalado, autorizó el 31 de marzo de 1746 el viaje de un barco hacia dicho puerto, el llamado *San Francisco Javier*.

De Guatemala se importaba al Perú añil, madera de cedro, y en menor escala, tabaco. Con el feliz resultado obtenido por la reanudación de este comercio en la época del Virrey Conde de Superunda, creció el entusiasmo en Guatemala, en donde inclusive se llegó a constituir una compañía para realizar por su cuenta este intercambio comercial. El primer barco de este servicio fue el velero *Nuestra Señora del Socorro*. Con esta novedad los comerciantes limeños cedieron posiciones, y el Tribunal del Consulado solicitó que se declarara que el permiso era exclusivamente para que del Callao fueran embarcaciones a Guatemala, mas no para el tráfico en sentido inverso, y menos con naves matriculadas en otros puertos que no fuesen los peruanos. El Virrey Conde de Superunda refirió la determinación de este incidente a la Corona, adonde elevó todo el expediente en 1754⁶¹.

EL COMERCIO CLANDESTINO FRANCÉS

Es obvio que en estas páginas sólo es posible hacer una referencia muy sucinta al comercio francés en nuestras costas, que de un modo tímido comenzó en las postrimerías del siglo XVII, y alcanzó un auge extraordinario en los tres primeros lustros de la centuria siguiente, hasta que el cambio de coyuntura hizo ceder nuevamente a esa invasión de barcos de bandera francesa, que perdió poco tiempo después su puerto de privilegio, que con carácter casi de monopolio había ocupado alrededor de 1710.

Ni aun resumir o trazar un compendio de la magna obra de Dahlgren es posible aquí, pues solamente hacer referencia a los aspectos más saltantes del tópico sería materia para una prolongada disertación⁶². Nos remitimos, pues, a esa exhaustiva investigación, que halló cabida en dos obras que por la minuciosidad con que se aborda la materia, dejan ampliamente satisfecho al más exigente curioso que desee imponerse de las particularidades de este comercio que mal puede llamarse clandestino, puesto que el volumen que alcanzó y la participación, cierta o ficticia, de las principales autoridades, le dieron un cariz de actividades legales, o por lo menos, consentidas con el beneplácito de los gobernantes, que por razón de las circunstancias por las que atravesaba la Monarquía, necesitada del apoyo de las armas francesas, no podían proceder con la energía necesaria a repeler todo intento de entablar relaciones comerciales entre las embarcaciones de pabellón francés y los comerciantes y

habitantes del virreinato peruano, que finalmente encontraban en estos aprovisionamientos las mercaderías y artículos que por deficiencias en el servicio de galeones no podían obtener de otro modo.

En los trabajos de Dahlgren se pone de manifiesto los orígenes de este comercio en nuestras aguas, el desarrollo de actividades tan tenazmente prohibidas por una legislación rigurosa, y cómo a impulsos de las empresas comerciales con sede en el puerto de Saint Maló, consiguieron sortear tan interminables disputas. El resultado esencial fue la amplia campaña de contrabando a lo largo de la costa occidental de nuestro Continente, donde los armadores franceses vaciaban sus cargamentos, uno tras otro. Hubo empresa que en un solo viaje obtuvo un beneficio de 1,270.000 libras.

Durante los últimos años del gobierno del Virrey Conde de la Monclova empezaron a asomar por los puertos del litoral peruano los primeros navíos franceses. A ejemplo de la Compañía de las Indias Orientales, auspiciada por el Ministro Colbert, se formó otra, denominada Compañía de la Mar del Sur, con el fin de entablar el tráfico marítimo con las costas del Pacífico. Por lo regular, venían provistas las naves francesas de una patente extendida con carácter oficial por las autoridades navales propias.

El primero en presentarse, con arreglo a las investigaciones practicadas por Dahlgren, fue el navío *L'Aurore*, al cual parece que el Conde de la Monclova no ofreció dificultad alguna para que se proveyese de lo necesario. La nave venía capitaneada por Michel de la Rigaudière. Muy poco tiempo después hicieron su aparición, con el pretexto de llegar de arribada, como la embarcación anterior, otras cuatro, que en los primeros meses de 1700 recorrieron la costa de Chile, y a mediados del citado año, a las órdenes de Neauchesne Godin, fondearon en el Callao. Los navíos extranjeros fueron acogidos sin recelo y aunque las autoridades se negaron a permitirles toda actividad comercial, esto no obstó para que se hicieran la vista gorda y los comerciantes peruanos se aprovecharan de esta tolerancia, adquiriendo por completo el cargamento francés y vendiéndolo sin dificultad a precios muy remuneradores, como consecuencia de la escasez de mercaderías similares debida a la falta de envíos desde España, con la que se había interrumpido el servicio regular de las flotas y galeones. Las expresadas cuatro naves francesas extendieron su viaje hasta cerca del Ecuador.

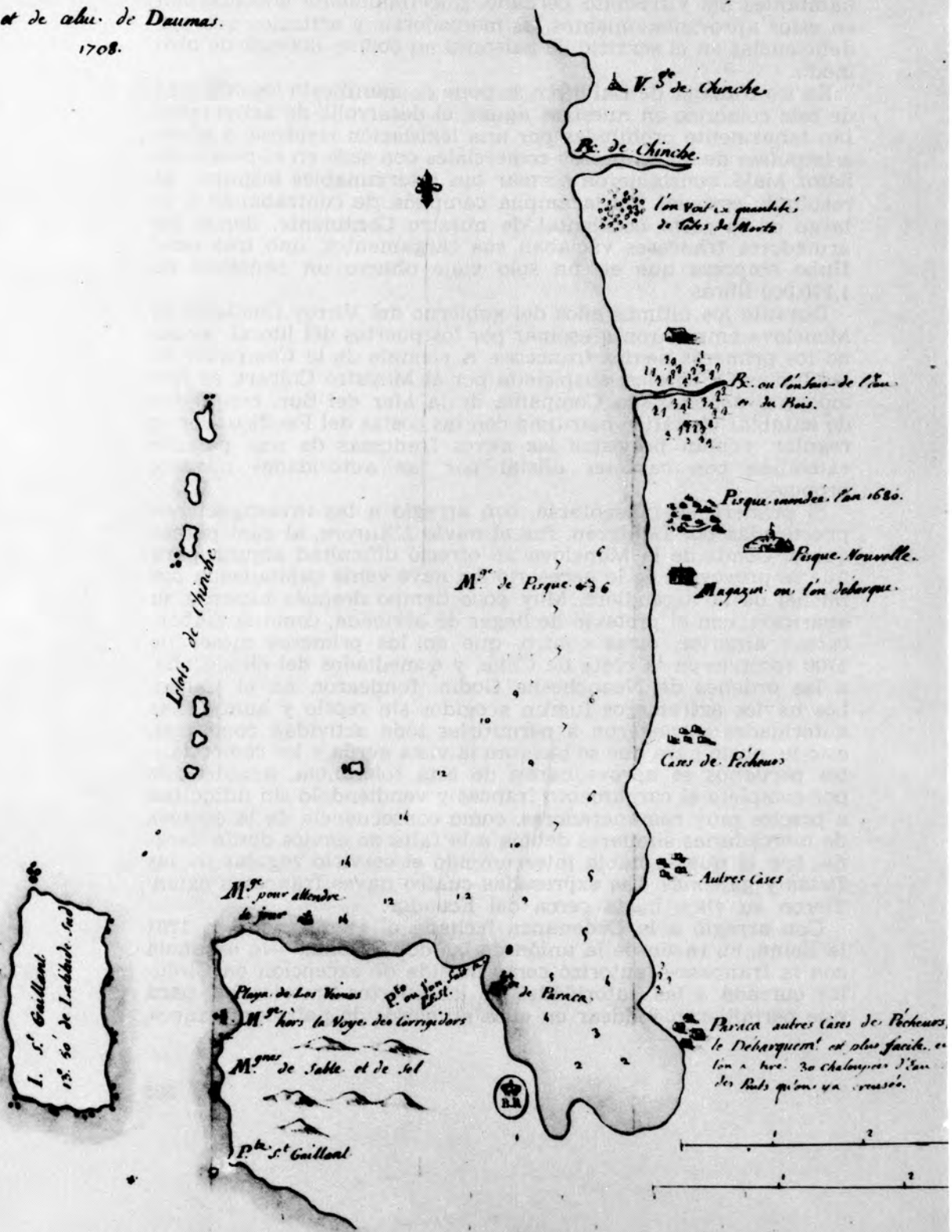
Con arreglo a la Ordenanza fechada el 11 de enero de 1701 la Reina, en razón de la unión de las dos Coronas —la española con la francesa— autorizó como medida de excepción en Circular cursada a las autoridades de los puertos americanos, para que permitieran fondear en ellos a veleros de pabellón francés,

Port de Pisco tiré du Journal

du S^r Louis de Brunet

et de celui de Daumas.

1708.



El litoral desde Chíncha hasta la punta
de Sangallán, según Louis de Brunet. 1708.

y que por su justo precio se les facilitasen víveres y aparejos para carenar los cascos cuando fuese menester para proseguir dentro de ciertos márgenes de seguridad la travesía, e incluso se les dispensara protección contra cualquier enemigo de ambos países que intentara agredir a unidades francesas. Desde luego la expresada disposición autorizaba exclusivamente que las naves francesas echaran ancla en los puertos y se proveyeran de los elementos indispensables para proseguir su derrota, pero en modo alguno dejaba resquicio para que tal estadía se hiciera extensiva a la facultad de poder desembarcar el contenido de las bodegas y realizar comercio sin traba alguna. Sin embargo, en la práctica, una cosa trajo a la otra. En efecto, por otra Ordenanza de 3 de setiembre del mismo año se acordó dispensar participación de presas a los vasallos franceses que combatesen a los corsarios infiltrados en los dominios de España en el continente americano.

En 1704 nuevos veleros franceses dieron fondo en el Callao. Formaban parte de un convoy de tres bajeles que habían salido en setiembre de 1703 de Saint Maló. Por dificultades derivadas de los temporales que sobrevinieron en el Estrecho de Magallanes no pudieron atravesarlo, y hubieron de hacerlo por el Cabo de Hornos. Dichas naves eran el *Saint Joseph*, a cuyo mando se hallaba el Capitán Joseph Nermont Troublet, el *Baron de Breteuil*, capitaneado por Jean Baptiste Becard, y el *Saint Esprit*. El primero de los citados enrumbó hacia Juan Fernández, y a la entrada de su puerto trabó combate con dos embarcaciones inglesas.

Posteriormente continuó su derrota hacia el Callao, donde solicitó aprovisionarse de vituallas y refresco, así como atención médica para los heridos en el mencionado combate. El Virrey Conde de la Monclova autorizó para que se les proporcionasen tres o cuatro lanchas, cargadas con víveres y que se acercaran al fondeadero para carenar las averías sufridas en el casco. En razón de la escasez de ropa fina que se registraba en el Perú, como consecuencia del repetido colapso en el servicio regular del régimen de flotas y galeones, a trueque de los productos alimenticios que se les proporcionó a los franceses, se les permitió deshacerse por venta de parte de los géneros o mercaderías que traían a bordo. Dicha operación se realizaría satisfaciéndose los derechos aduaneros que ordinariamente abonaban los comerciantes peruanos, y ella se realizó bajo la fiscalización de personeros del Tribunal del Consulado. Poco después se repitió la operación con el *Barón de Breteuil*, que había hecho previamente escala en Arica, y finalmente también con el *Saint Esprit*, que vaciaron sus bodegas. Este último velero había recalado en diversos puertos menores de nuestro litoral, entre ellos en Ilo

y Pisco. Los derechos aduaneros que en esta oportunidad se recaudaron ascendieron a más de 50.000 pesos.

Según el Libro número 2 de Salidas de embarcaciones del Callao (1701-1704), el *Saint Esprit* se despachó el 22 de setiembre de 1704 con destino a Francia, con un cargamento de 58 zurrone de tinte, y el *Barón de Breteuil* con 235 zurrone más. El beneficio de este viaje redundó a los armadores franceses una ganancia del orden de siete millones de libras tornesas.

La presencia de las mencionadas embarcaciones que enarbolaban pabellón francés se consideró como un auxilio para expulsar a las naves inglesas que merodeaban por nuestro litoral y habían sembrado la alarma. Por todo elemento defensivo se contaba con el patache *Santa Cruz*, por lo que hubo que aceptar el ofrecimiento de colaboración de las naves francesas, a cambio de permitirles deshacerse de su cargamento. Inclusive a Troublet se le expidió el título de Capitán de Mar de la Real Armada, y tanto el *Saint Joseph* como el *Barón de Breteuil* prestaron muy eficaces servicios en este carácter de naves auxiliares.

Se conserva el cuaderno de bitácora del viaje de la nave francesa *Le Patriarche*, que en compañía de otras zarpó en 1706 de Port Louis (Bretaña) al mando del Capitán Darquistade, y realizó su travesía, con recaladas en Buenos Aires y Pisco, donde el barco, cuyo primer oficial se llamaba Pitouayas, fue vendido a armadores peruanos, regresando la tripulación en *La Francaise*, comandada por el Capitán De la Foliette⁶³.

Entre los viajeros que vinieron al Perú en el pasaje que conducían las naves del Capitán Troublet, se hallaba un personaje que respondía al nombre, al parecer postizo, de Diego de Almagro y Toledo, que se decía oriundo de Lima, y de carácter muy intrépido y a quien se debía la iniciativa de la empresa de venir al Pacífico los tres navíos que dejamos mencionados más arriba. Había llegado a Francia en 1702, y allí incitó a los principales comerciantes de Saint Maló a fletar buques llenos de mercaderías que, según se jactaba él, lograría introducir subrepticamente gracias a la poderosa influencia de que gozaba en las altas esferas gubernativas del Perú. Como única recompensa para que las barreras aduaneras no se alzaran infranqueables contra la introducción de las mercaderías que conducían los tres navíos, pedía que se le otorgara una comisión equivalente al 8% del valor del cargamento, caso de llevarse a feliz término las transacciones.

Las fragatas, abarrotadas, tras cruzar el Atlántico, doblaron el Cabo de Hornos, pero una tormenta dispersó las naves y tan sólo la *Saint Joseph* llegó con fortuna al punto previamente convenido de reunión en nuestro Océano: la isla de Juan Fernández (11 de marzo de 1704). Se hallaban incidentalmente allí, acopiando provisiones, dos navíos comandados por el célebre cor-

sario inglés Dampier, que de inmediato atacó a la fragata francesa, que se vio obligada a abandonar el campo de batalla, perseguida infructuosamente por Dampier. Desengañado éste, regresó a su base de operaciones, pero encontró ahora a las otras dos naves francesas, y temiendo medirse con ellas, se replegó hacia el Norte, dejando en cómoda libertad de acción en la rada de Juan Fernández al *Barón de Breteuil* y al *Saint Esprit*.

Mientras tanto, el *Saint Joseph* enrumbó hacia el Callao, y aunque nuevamente Dampier se puso al acecho, en 2 de abril lograron los marinos franceses eludir la incómoda persecución y largar ancla en el Callao, donde sembró la consiguiente alarma y advirtió a las autoridades locales de la presencia en nuestra costa del repetido pirata inglés.

Diego de Almagro y Toledo, portador de una carta del Capitán de Navío Troublet, dirigida al Virrey Conde de la Monclova, desembarcó y se presentó en el palacio virreinal. En dicha comunicación se relataban todas las peripecias y los eventos del viaje, y afirmando las intenciones de la expedición francesa, se solicitaba para el *Saint Joseph* viveres y pertrechos, que requería de urgencia por el dilatado viaje, así como atención médica para los enfermos y heridos de la refriega frente a Juan Fernández.

El Virrey reunió de inmediato la Junta de Guerra, que dictaminó acceder a la solicitud transmitida por intermedio de Almagro, y acaso bajo la gestión efectiva de éste, que a todas luces debía de ser un aventurero persuasivo y ladino, se permitió al barco que vendiese en el Callao todo lo que conducía, para costear los gastos en que forzosamente iba a incurrir. Para esta última franquicia se tuvo en consideración el arrojado demostrado por los marinos franceses en su lucha contra Dampier, el pabellón enarbolado por el barco, a la sazón estrechamente aliado con España, y por último, la falta de mercaderías europeas como resultado de la extinción de las flotas. Las especies abonarían los derechos aduaneros acostumbrados (5% *ad valorem*).

La fragata *Barón de Breteuil*, que se hallaba en Arica, notificada del lisonjero éxito alcanzado por su congénere, despachó sin tardanza a Lima un comisionado, para gestionar análogos favores, que tampoco le fueron rehusados.

Sin embargo, ya la presencia de este segundo barco despertó las protestas de los comerciantes limeños y el Consulado de la Capital, haciendo de vocero del gremio, inició una diligente campaña contra estas innovaciones, que redundaban en perjuicio no sólo de la recaudación de las rentas fiscales, sino en directo perjuicio de los importadores. Se unió al clamoreo el Juez de Alzadas, como representante de la Audiencia en el gremio de armadores. Esta campaña produjo indecisión en el ánimo del

Virrey, que ordenó suspender toda negociación con el Capitán Becard, Capitán del *Barón de Breteuil*.

Entre tanto el corsario que había emprendido rumbo al Norte, despertó tremenda alarma. Para combatirlo, tan sólo se contaba con el patache *Santa Cruz* y el navío *San Francisco* de Asís, armado para la ocasión. Este último descubrió a uno de los veleros enemigos frente a Tumbes, el 2 de agosto de 1704, y trabó reñido combate, aunque al fin la acción quedó indecisa, y Dampier pudo proseguir impunemente sus fechorías a lo largo del litoral del Pacífico.

Ya desde la Cédula de 25 de noviembre de 1692 se había legislado sobre la forma de tratar a las naves extranjeras. Dicha disposición, comunicada al Conde de la Monclova, tenía su origen en los despachos del gobernante peruano datados en 14 de noviembre de 1690, 26 de enero y 22 de marzo de 1691, en que daba cuenta a las autoridades metropolitanas de las correrías del navío inglés comandado por John Strong, que se había infiltrado por el Estrecho de Magallanes, con el pretexto de efectuar actividades de corso contra los navíos franceses, estando amparado por una patente expedida por su monarca Guillermo, y se acogía a la paz reinante por entonces entre las Coronas británica y española. No puede omitirse señalar que al mismo tiempo intentaba practicar operaciones comerciales, como lo trató de hacer en Coquimbo. Strong prosiguió su navegación hasta la costa de Guayaquil, donde capturó una fragata de madera y otras dos embarcaciones a las que no tardó en poner en libertad.

El Virrey manifestaba su recelo de que Strong terminara a la postre aliándose con otros piratas franceses que merodeaban en nuestras aguas.

Ya con anterioridad, con arreglo a la Cédula dictada el 24 de julio de 1689 se había dispuesto el régimen que debía implantarse en orden a las arribadas de navíos franceses a nuestras costas.

En la misma se estatua que en caso de arribada podía dispensarse a las naves extranjeras una estadía prudencial, para que pudiesen tomar refresco, con cargo de entregar rehenes. De todas formas, debía distinguirse los navíos ingleses que llevasen patente del rey Guillermo que se hallaba gobernando, de aquellos que exhibiesen documentos extendidos por el depuesto rey Jacobo.

El Conde de la Monclova adoptó como providencia que si el Capitán Strong se aproximaba al Callao, la Capitana le saldría al encuentro a fin de desarmarlo, basándose en que no existía capítulo de paces que diese facultad a ninguna nación para navegar por aguas del Pacífico, y que el tratamiento que se otor-

garía a Strong y a los suyos sería el correspondiente a rendidos en buena guerra, enviándolo de regreso con su gente a Jamaica.

Sabido es que el intento que abrigaba Strong era el de establecer una factoría en alguna de las islas del Pacífico, habiendo reconocido con esta intención por lo pronto las de Juan Fernández.

Dos prisioneros que se hubieron en Chile se mandaron poner en la cárcel de Lima para que se les sustanciara la causa en orden a darles el condigno castigo.

En el Consejo de Guerra, adonde se contemplaron estos asuntos, se tuvo a la vista el Tratado pactado entre las Coronas española y británica en 1670, encaminado a dar solución a las controversias que entre ambas potencias ocurriesen en América, y en él se insertaban los Artículos 10, 11 y 13, en los que se hablaba de arribadas de bajeles, pero precisando que sólo en caso de ser víctimas de temporal o perseguidos de bajeles enemigos, sería posible dispensarles acogida en los puertos americanos, en donde se les trataría humana y benignamente, suministrándoseles lo que necesitaren para continuar su travesía, siendo en consecuencia obvio que el tratado sólo contemplaba la aparición de naves de pabellón británico en las costas del Atlántico, pero no en el Pacífico, donde no tenían territorio alguno propio ni razón alguna para navegar por sus aguas, pues no era rumbo para sus navegaciones.

Por la Cédula que se dictó en 25 de noviembre de 1692 quedó dispuesto de un modo general que, por lo que tocaba a los puertos, ríos y litoral del Pacífico, no se debía dar por ninguna autoridad acogida de ninguna clase a naves inglesas, ni se les admitiese a plática alguna ni entablar ninguna relación comercial, sino que se les tratase como a enemigos de la Corona española, sin permitirles comercio alguno ni entrar en contacto alguno, no obstante cualesquier causas o pretextos que invocaren, sino que sin la menor contemplación se les recibiera con hostilidad, tratándolos como a enemigos declarados, con lo cual por cierto no se faltaba a la buena correspondencia ni se contravenía en manera alguna a lo pactado con Inglaterra, pues no se estipulaba en estos Tratados disposición alguna referente a navegación por aguas del Pacífico ni en sus costas.

Como la extensión de las mismas, de suyo tan dilatadas, no permitía fortificarlas a todo lo largo de ellas, la Corona exhortó a que se procurase fabricar y tener siempre prevenidas embarcaciones de guerra, que continuamente las recorriesen. El Virrey Conde de la Monclova quedaba encargado de tratar con el gremio de los comerciantes de Lima de que construyesen dos bajeles y un patache, que al lado de las naves de guerra de la escuadra, sumarían las suficientes fuerzas navales con qué hacer frente a eventuales infiltraciones de piratas, y sobre todo

vigilasen en la zona de las islas de Juan Fernández, en donde estaba patente que era propósito de los ingleses de establecer allí una factoría o base de operaciones, que sería el punto de partida para lanzarse a proyectos de mayor trascendencia y que entrañasen la ocupación de territorios en tierra firme⁶⁴.

Por Cédulas posteriores de 11 de marzo de 1704 y 3 de junio de 1705 se reiteró la prohibición de todo comercio con naves francesas; o que cualquiera embarcación que pasase al Pacífico, tanto de españoles o de franceses o de cualquier otra nación, fuese aprehendida en el puerto donde tocase y se confiscara y a renglón seguido se procediera a actuar una causa conforme a derecho, pero con exclusión de la pena capital, porque ésta se reservaba para los corsarios y piratas. Las causas se elevarían al Consejo de Indias. Igualmente, los bajeles de guerra de pabellón francés serían objeto de una inspección y se colocarían guardas a bordo, y por todo comercio se les consentiría un intercambio por el valor de 500 o 600 pesos, y a los que no se avinieren, se les denegaría todo socorro.

En el mes de abril de 1706 entró repentinamente en el puerto del Callao el navío francés *Leucanvais*. La Audiencia que gobernaba por el fallecimiento del Virrey Conde de la Monclova le intimó para que zarpara en plazo de doce horas, y que desde luego no pudiese realizar ninguna operación mercantil, salvo proveerse de abastecimientos, que podían hacerlo bajo la artillería de las baterías del Callao, o en su caso, de Valparaíso. Rebelde, el Capitán del expresado velero se dirigió al puerto de Chancay, donde le era más fácil realizar sus designios de desembarazarse de todo su cargamento por medios fraudulentos, aunque la Audiencia actuó esta vez con ejemplar energía, y se le impidió llevar adelante tales propósitos, llegando hasta a decomisarse los bultos que se hallaban ya desembarcados en la playa.

Poco después se incautaron también en Mala las autoridades de 166 fardos de ropa comprada de tres naves francesas que habían hecho escala en Pisco. Hasta en el interior, en Ayacucho, se aprehendió un cargamento de 69 bultos de ropa francesa; y en menor escala en Arequipa⁶⁵.

Por un diario de viaje de un agudo comerciante, Vincent Bauer, que estuvo a lo largo del litoral chileno y peruano entre 1706 y 1707, nos es dado penetrar en los detalles de las actividades de tales navegaciones. El referido comerciante viajaba a bordo del *Comte de Toulouse*, por cuenta de una compañía, y con el propósito de negociar un importante cargamento en los puertos del virreinato peruano. No entraremos a referir las noticias que trasmite de sus actividades en Chile, y sí sólo daremos cuenta de lo que narra desde el momento en que llega a Arica.

La describe como una pequeña localidad, protegida hacia el Sur por un morro que impide que el viento refresque la ciudad,

por lo cual ésta era muy calurosa durante el día. El aire era malsano a causa de un islote, junto al morro, que llamaban la isla del Guano. Nadie podía limpiar el islote de su costra de guano, que producía un intenso hedor. El Gobernador prohibía cazar las aves, pues vendía a buen precio el guano que las mismas producían. De aquí el viajero pasó a Quilca, en donde durante un mes y medio no tuvieron los franceses otro negocio que vender a pequeños comerciantes, por valor de unas 40,000 piastras.

De aquí pasaron a Pisco, en donde el Gobernador los recibió con cortesía, y felicitó a los franceses por haber llegado sin mayor percance al "degolladero", nombre que se daba al puerto por ser el término del comercio en la costa. Como Bauver y su gente tenían todavía bastante cargamento en las bodegas, mostró el mismo al Gobernador, el cual se admiró tanto de la variedad de las mercaderías, como de la abundancia que quedaba todavía. Le dijo a Bauver que lo consideraba distinto en su comportamiento de otros comerciantes, que a Pisco llegaban solamente con los saldos de su cargamento, que no habían podido liquidar en otras plazas. Le adelantó que lograría vender todo, aunque a precios inferiores de los que esperaba, pero que de ninguna manera se regresaría a Francia con nada de lo que había traído. Así fue en efecto, y en corto plazo se había terminado todas las existencias. Cierto es que el Gobernador puso algunas dificultades, de acuerdo con instrucciones del Gobierno de Lima y teniendo en cuenta la proximidad con la capital del virreinato, pero —según cuenta nuestro informante— le dijo a éste: *"Yo quiero a los franceses y cerraré los ojos"*. La verdad es que su buena disposición tenía otro fundamento, pues para mantenerlo propicio se le concedió el 4% del total de las transacciones celebradas en aquel lugar. En cinco meses los franceses lograron vender por encima de los 100.000 pesos. Apenas había concluido Bauver sus operaciones, llegaron otras tres unidades de la Compañía Francesa de las Indias que no habían podido deshacerse de su cargamento en lugares anteriores, y venían a hacerlo en Pisco. La verdad es que no venían muy preparados, pues la mayor parte de los comerciantes no dominaban el castellano, salvo uno, y esto llevaba a muchas confusiones, pues los artículos cambiaban de nombre.

Nos señala nuestro informante que una vez tuvo un altercado con un comprador y como ambos se fueran de palabras, el francés amenazó a su interlocutor con arrojarlo al mar si volvía a bordo. El retado le dijo que efectivamente a bordo el francés era más fuerte, pero que en tierra las cosas le marcharían de modo diferente. Aceptó el francés el desafío, y obligando a su rival a embarcarse con él en la canoa, y a cien pasos de tierra le preguntó por la razón de sus amenazas, agre-

gando que estaba listo para aceptar el desafío. De inmediato el hombre cambió. "Veo que es usted un hombre de honor, le dijo al comerciante francés; estoy furioso por su conducta a bordo, pero volvamos y haré lo que usted diga". El francés se hizo de rogar, pero al final se rindió a tales requerimientos. Como su interés estaba en vaciar las bodegas, no valía la pena echar a perder la transacción, y una vez a bordo, mostró a su exrival un lote interesante de objetos y llegó la amistad al extremo de que el antiguo enemigo durmió a bordo y a la hora de la cena le dijo al francés: "Siento no tener una hija grande, don Vicente, para ofrecerla a usted como esposa; nunca he conocido persona más apropiada para yerno". Le preguntó si tenía descendencia, y respondió que a la sazón su hija tenía ocho años, pero que cuando regresara el francés dentro de cuatro años ya estaría en edad de tomar estado. El francés aceptó de buen talante y en adelante tal fue el tratamiento que mutuamente se dispensaron ambos rivales. Llegaron a ser tan buenos amigos, que se decidió a visitar la casa en el interior de la comarca. Efectivamente, el comerciante francés bajó y lo visitó en compañía de un oficial del velero. El peruano había reunido para la ocasión a una veintena de personas, con las cuales se festejaron las futuras bodas. Al día siguiente fueron todos a misa, y le encendió un cirio, sin escatimar nada para demostrarle el placer que le causaba la visita de su amigo francés. El lugar abundaba en todo género de provisiones, y como el francés pensaba en el aprovisionamiento para el viaje de retorno, pensaba en las ventajas que se le ofrecían de adquirir a bajo precio todos los abastecimientos para la travesía de regreso.

Terminada la gestión en Pisco, y descontados los gastos, el comerciante francés había obtenido una utilidad que correspondía a un peso por cada libra de cargamento que había traído. Estaba únicamente en la espera de la estación propicia para regresar a Europa, cuando se enteraron de la llegada al Callao de la fragata real *Aurora*, comandada por La Rigaudière, que venía expresamente de Bayona con el correo del Rey de España para el nuevo Virrey, Marqués de Castelflos. La ocasión era propicia para pasar a Lima y visitar la capital del Virreinato, y nuestro informante se propuso trasladarse a Lima, para descansar de su intensa actividad mercantil. Para este efecto se embarcó en una nave española, cuyo capitán lo acogió con tan exquisita cortesía, que lo albergó en su propia cámara, lo que era contrario a las costumbres, habiendo un comandante a bordo.

No hace al caso repetir aquí la descripción de Bauver de nuestra capital, aunque deja entender que la riqueza de la ciudad había venido bastante a menos, sobre todo desde que el comercio intérlope de los franceses había provocado una sen-

sible baja en las ganancias de los comerciantes limeños. Denuncia que los habitantes de la ciudad, sobre todo las mujeres, tenían tal apetencia por las modas de los franceses, que cedían a éstos todo el dinero.

Agrega Bauver que el capitán del buque que los condujo desde Pisco hasta el Callao no sólo le concedió pasaje gratis, sino que no quiso oír hablar de regalos, llevando su delicadeza hasta ofrecerle su propia cámara, lo que era insólito, pues en ninguna parte se desalojaba a un capitán. El navío estaba cargado hasta la línea de flotación de vinos y aguardientes en botijas. Estaban las bodegas llenas hasta los topes. Por fortuna en la travesía disfrutaron de buen tiempo y viento de popa, de otra manera, cualquier vaivén hubiera barrido la cubierta que carecía de bordas. Se viajaba casi a flor de agua, lo que desde luego no era muy agradable.

Entraron en la rada del Callao por entre la isla y La Punta, y dada la tranquilidad de las aguas, podían acercarse a tierra sin temor. En la bahía se encontraban surtos tres buques de la flota virreinal, de unos 46 cañones, mal construidos, y cuyo sostenimiento importaba al erario una crecida suma de pesos, a contar de la carena, que ella sola consumía unos 80.000 pesos, debido a que los encargados de las obras sustraían el material sin pudor alguno⁶⁶.

Con el tiempo, el comercio con las embarcaciones francesas fue cobrando auge, y hasta cierto carácter oficial. En 12 de julio de 1705 Luis XIV lo autorizó bajo el pretexto de descubrimiento en el Pacífico. Este comercio, con diversas alternativas, perduró hasta 1724, en que definitivamente se cerraron los puertos del virreinato a las naves que enarbolaban pabellón francés. Durante este lapso, desde 1695 hasta 1726, el número de barcos franceses que zarparon para América llegó a 168. De ellos, 117 volvieron a puerto de origen, 26 se vendieron en puertos peruanos; 13 fueron confiscados y una docena se perdió por diversos accidentes marítimos. Dahlgren, en su obra ya citada, estima que estos navíos condujeron a Francia no menos de 125 millones de libras tornesas de ganancia, pero es muy posible que la suma haya sido en realidad superior, porque la abundancia de metales preciosos procedentes del Nuevo Mundo causó depreciación de la moneda y obligó a las autoridades de la Corona francesa a adoptar medidas en defensa de su valor.

Hasta 1708, si bien no se impidió a los barcos franceses recalar en los puertos del Virreinato, se les vigiló severamente, y en cuanto era posible se entorpeció todo intento de entablar relación comercial con ellos, pero hallándose el Virreinato falto de embarcaciones que sirviesen de escolta a los mercantes se recurrió cada vez en mayor escala a los franceses. Estos, por

su parte, aumentaban en número, porque se habían forjado la ilusión (como lo dice el Virrey Marqués de Castlledosrius) que aquí corría la plata por las calles como los coches por las calles de París.

El nuevo Virrey, el citado Marqués de Castlledosrius, se mostró favorable a los franceses, porque las circunstancias lo obligaron a mostrarse condescendiente con los aliados ocasionales de la Corona española.

En mayo de 1708 arribó al Callao la nave *L'Aimable*, al mando del Capitán Chabert, escoltando a naves españolas y las autoridades le permitieron deshacerse de los artículos que traía a bordo. Zarpó dicho velero en agosto del mismo año. Al mismo tiempo, otras naves que se hallaban por nuestras costas se aplicaban a un intenso comercio clandestino, fruto del cual se hacinaban en las bodegas barras de plata y oro, y el estado de cosas llegó al extremo de que unas siete u ocho de esas naves de pabellón francés largaron ancla en plena rada del Callao. La concentración de embarcaciones extranjeras llegó a ser tan apreciable, que circuló el rumor de que se habían roto las hasta entonces cordiales relaciones con Francia, y que todos esos bajeles coincidían para dar un golpe de mano sobre nuestro primer puerto en un momento dado. Luego saquearían Lima y acarrearían a sus barcos todos los caudales de que pudiesen apropiarse. Desde luego tales habladurías carecían en absoluto de fundamento, pero es indudable que daba pie para ello el hecho de que desde 1701 hasta 1708 hubiesen estado en nuestras costas más de treinta naves de origen francés, y que en este último año circularan en aguas del Pacífico por lo menos ocho más.

Lo que sí es evidente es que el comercio ilícito se intensificó en medida extraordinaria durante el periodo del Virrey Marqués de Castlledosrius, y en el juicio que se le abrió por inculpaciones derivadas de su pasividad en sancionar tales ilícitas actividades, aparecen algunas acusaciones de testigos que denuncian inclusive la participación del propio gobernante en dicho comercio irregular. Los declarantes manifiestan que existía comercio abierto con los extranjeros no sólo en Pisco, sino en Arica, Concepción, Callao y varios otros puertos, con conocimiento del Virrey y su permiso, hasta el extremo de que se sabía de dos veleros, el *Villac* y el *Confianza* que habían echado en tierra toda la ropa que conducían, valorada en un millón de pesos, en el puerto de Paita, en donde la ofrecieron en almacenes públicos donde se expendía con la misma libertad con que se solía hacer en la feria de Portobelo, todo ello con el consentimiento del Corregidor, paisano del Marqués de Castlledosrius, a quien después de haberle hospedado y cortejado en su casa, le regaló 6.000 pesos.

Este comercio ilícito se extendía también a Guayaquil y aun a otros puertos, con disimulo y participación del Virrey. Los testigos citados por el Fiscal en Madrid declaran con todo detalle los casos, circunstancias, géneros y ocasiones en que el Marqués de Castellidosrius se había visto envuelto en estos negocios ilícitos. Añaden los mismos informantes que el Virrey percibía el 25% de todos los cargamentos que llegaban a puertos peruanos, y para ello tenía formada una compañía, cuyo representante visible era don Antonio Mari, el cual extendía las licencias para que las naves francesas pudiesen desembarcar sus cargamentos sin tropiezos ni impedimento. El que no se allanaba a esta inteligencia, era perseguido y el juez encargado de esta materia, don Ramón de Tamariz, incoaba el expediente respectivo con el mayor rigor. Se decía, inclusive, que el Virrey había ordenado a la Sala del Crimen de la Audiencia de Lima que no tuviese ninguna intervención en los juicios por contrabando, a fin de que no se llegara a saber con exactitud los manejos en los cuales aparecía comprometido. Como es de suponer, también los comerciantes de Lima acumularon acusaciones contra el Marqués de Castellidosrius, inculpándolo de connivencias con los comerciantes franceses. Resulta innecesario prevenir que también los funcionarios de las aduanas estaban comprometidos en estas actividades, y delante de ellos se efectuaban las transacciones ilícitas con la misma publicidad con que se practicaban los desembarcos de mercaderías del intercambio comercial regular con el Istmo de Panamá.

Como es lógico, el Marqués de Castellidosrius salió al paso de tales acusaciones, explicando individualmente los motivos y razones que en cada caso había tenido presente para admitir en libre plática a los barcos de pabellón francés y permitirles descargar el contenido de sus bodegas. En comprobación de lo irreprochable de su conducta, acompañaba un estado con la relación de los derechos que cada uno de dichos barcos había satisfecho en concepto de impuestos⁶⁷.

Las exculpaciones del Virrey no parecen haber conseguido desvanecer los cargos que se le formulaban, pues en varios casos los testigos hicieron hincapié en que las mercaderías francesas se expendían en feria pública en Pisco, en donde un vecino conspicuo, don José de Rosas, asociado con el mencionado allegado al Virrey don Antonio Mari, monopolizó todos los cargamentos y entre ambos se repartían las ganancias. En una de estas operaciones se excedieron, y confiscaron un pequeño lote de mercaderías que había adquirido un eclesiástico, directamente de los vendedores franceses. Temerosos de que el tonsurado denunciase públicamente a Rosas de tener en sus

almacenes mercaderías por valor de tres o cuatro millones de pesos, se apresuraron a devolverle todo lo incautado.

En 1712, habiendo recibido el Virrey Ladrón de Guevara aviso de estarse aprestando en Londres una expedición filibustera, ordenó, para ser utilizadas en la defensa de nuestro litoral, la concentración en el Callao de naves francesas. Primero entraron tres —*Principe de Asturias*, *Santi Spiritus* y *Santa Rosa*— y luego otros diez bajeles, algunos con sus bodegas casi vacías, por haber ya liquidado todas sus existencias, y otros con el fin de carenarse. El monto total de lo vendido en esta ocasión ascendió a la suma de 2,983.213 pesos, y los derechos percibidos por el Fisco, llegaron a 253,868 pesos.

En noviembre de 1713 se recibió la Cédula de 16 de mayo de 1712 en la cual se disponía que bajo ningún pretexto, ni con patente ni con ningún otro documento de carácter oficial, se admitiese a los navíos franceses, pues el mismo monarca galo había dado orden de que se embargasen las naves que pretendiesen venir a las aguas del Pacífico, y no se les permitiera salir a navegar sin haber dado caución de que se atenderían a la prohibición.

En vísperas de la Paz de Utrecht (1713) Luis XIV, a fin de mostrar su voluntad de alcanzar un acuerdo con la Gran Bretaña y los Países Bajos, expidió el decreto de 12 de enero de 1712 por el cual prohibió, bajo graves penas, la navegación de embarcaciones francesas por la zona del Pacífico.

Con motivo del Real Decreto de 29 de enero de 1716 restringiendo el permiso a los barcos extranjeros, se envió un navío francés para obligar a los contraventores a abandonar nuestras aguas, pero fue el mismo navío el que se dedicó al contrabando. La Audiencia, durante su interinato, por bando de 10 de marzo del mismo año prohibió todo comercio con los franceses.

El 1º de enero de 1717 ocurrió en el puerto de Pisco un incidente. Presentáronse en la rada el velero *Saint François*, al mando del Capitán Darquistade, el *Brillant*, al mando del Capitán Louvel, y el *Pontchartrain*, al mando del Capitán Riverbiere. Las autoridades locales, siguiendo las instrucciones vigentes, pusieron algunas objeciones para el aprovisionamiento de los buques mencionados. Los marinos franceses, ensobrecidos, ordenaron a la marinería que pusiese pie en tierra y a viva fuerza se apoderasen de los lugares estratégicos de la localidad, haciendo acopio de los artículos necesarios por medios violentos. El choque fue inevitable, y los franceses lograron adueñarse precariamente de la población, pero al no encontrar en ella lo que esperaban, sin hacer otra demostración, se replegaron a sus naves y levaron ancla.

Que era imprescindible el servicio que prestaban las naves de bandera francesa lo demuestra el hecho de que al llegar al Perú el nuevo Virrey, Príncipe de Santo Buono, se encontró en el viaje al Callao con los buques de dicha nacionalidad *Le Chancelier*, del Capitán Duquesnay y el *Saint Pierre* del Capitán Davis, que habían sido fletados por su predecesor en el mando virreinal para trasladarse desde Arica hasta el Callao. En efecto: el Obispo-Virrey había dado licencia a los navíos franceses para realizar actividades comerciales en el Callao, y vender sin cortapisa alguna sus cargamentos. El Príncipe de Santo Buono dispuso, por el contrario, el arresto de las naves, de conformidad con las disposiciones emanadas de la Corona. Como simultáneamente hubiesen hecho su aparición en Pisco otros cuatro navíos franceses, el mismo Virrey ordenó al Coronel don Bartolomé Abarca y don Félix Arche para que desalojaran a los franceses e impidieran todo intento de desembarcar las mercaderías que venían a bordo de los expresados veleros. Los comisionados capturaron varios prisioneros, que fueron remitidos a Lima, a pesar de las amenazas de los franceses de quemar el puerto de Pisco, que defendió el Corregidor con las armas⁶⁸.

La Corona española, que carecía por entonces de marina de guerra, resolvió valerse de los mismos franceses para acabar con el comercio clandestino de sus connacionales. En 1717 salió de Cádiz Jean Nicolas Martinet al frente de una escuadrilla de cuatro veleros. A mediados del año siguiente se hallaban frente a las costas peruanas, y después de capturar seis barcos (dos en Cobija y cuatro en Arica) consiguió que por el momento cesara el comercio ilícito y nuestro litoral quedó libre de naves francesas.

Difícil es deslindar en una obra como la presente lo puramente náutico de lo rigurosamente comercial. El Príncipe de Santo Buono trajo consigo una Cédula, fechada el 5 de noviembre de 1715, para combatir el comercio ilícito. En Lima se hizo público un bando por el que se vedaba toda relación comercial con embarcaciones francesas. Dos navíos que con licencia oficial se hallaban en el Callao soltaron amarras y se alejaron, aunque uno (que sin duda no había tenido tiempo de liquidar su cargamento enteramente) se limitó a retirarse a una caleta próxima, desde donde restableció su comercio, contando con la complicidad de algunos allegados al Virrey, tales como su Caballerizo Mayor, don Virginio María Gritta, el Secretario Melchor de Paz, y el mayordomo Giorgio Torrelli. Estos vendieron cerca de 200.000 pesos en ropa, y embarcaron cuanta plata en pasta sin quintar pudieron haber a las manos, para redondear la operación concertada con los franceses.

En Pisco fue necesario recurrir a la fuerza. El Virrey despachó al navío *La Poma Dorada*, al mando de don Jacinto Seguro, para que expulsara a viva fuerza al *Saint François*, que logró ahuyentar. Esto era una prueba de que sólo contando con una buena armada era posible poner término al comercio entablado con tanto fruto por los armadores franceses. En la metrópoli así se entendió, porque se dispuso formar una escuadra de cuatro bajeles. De ellos, sólo lograron montar el Cabo de Hornos dos, a fines del año 1717: *El Conquistador* (antiguo *Principe de Asturias*, que ya había estado en nuestras aguas en 1712) y *El Rubí* (que anteriormente se había llamado *Santi Spiritus*). Al mando de otra embarcación menor vino don Blas de Lezo, que sería años después General del Mar del Sur y se cubriría de gloria en la defensa de Cartagena. Eran éstos los primeros buques de guerra españoles que cruzaban el Cabo de Hornos. Estos buques se emplearon en recorrer el litoral peruano y chileno, y trajeron al Callao cinco presas francesas, cuyos valiosísimos cargamentos fueron rematados por el Erario.

Es interesante recoger la información que nos suministra una *Defensa* de la gestión gubernativa del Arzobispo-Virrey Ladrón de Guevara, elaborada por un ilustre juriconsulto limeño, el doctor Tomás de Salazar, y publicada en Lima en 1718.

Comienza diciendo esta exculpación de los actos ejecutados por Ladrón de Guevara que aunque con arreglo a las Leyes VII y XXV del Título XXVII del Libro Noveno de la *Recopilación de las Leyes de Indias* estaba prohibido todo intercambio comercial con extranjeros, disposiciones reiteradas por Reales Cédulas expedidas el 26 de enero de 1706, 18 de julio de 1708 y 10 de mayo de 1712, en las que se exhortaba a los virreyes a que bajo ningún pretexto se tolerase tales relaciones, lo cierto es que se había tolerado, por lo menos tácitamente, autorizándose a los veleros franceses a entablar contactos y se les había permitido desprenderse de sus cargamentos, vendiéndolos en nuestros puertos, amparados por diversos pretextos que encubrían una evidente infracción de aquellas disposiciones. Al abrigo de esta corrupción, ya desde finales del período del Conde de la Monclova un crecido número de bajeles de bandera francesa había frecuentado nuestras aguas. Aunque la Audiencia que asumió el gobierno a la muerte de ese Virrey hasta la llegada del Marqués de Casteldosrius trató de atajar esas actividades comerciales ilícitas, nombrando magistrados celosos para evitar todo fraude, como los extranjeros ya habían adquirido un detallado conocimiento de nuestra costa y la correspondencia con la gente que vivía en los distintos puertos y caletas estaba ya organizada casi como un sistema normal, no fue posible a los Oidores atajar el comercio ilegal. Tampoco podían adoptar una actitud drástica, como no pudieron ha-

cerlo ni el citado Marqués de Casteldosrius ni Ladrón de Guevara en atención a que la Corona francesa estaba brindando su ostensible protección a la flamante dinastía que se había asentado en el trono de España. A esa cooperación en el ámbito europeo correspondía en aguas americanas una no menos importante acción conjunta, que se ponía de manifiesto en la tarea de auxiliar a la escuadra virreinal en sus campañas contra los corsarios ingleses, mayormente cuando desde la lejana Metrópoli no era posible recibir refuerzo alguno.

Un factor sobre el que se hace especial hincapié en la *Defensa* que glosamos consistía en el hecho de que los caudales que conducían los barcos franceses de retorno a Europa iban a ser utilizados por el Fisco español, que de otra forma se vería desprovisto de estas inyecciones puesto que el antiguo régimen de las flotas y galeones funcionaba con intercadencia y presentando lapsos no sólo de años, sino de lustros inclusive entre el despacho de una y otra expedición. Esto aparte, era muy crecido el número de viajeros, tanto de funcionarios de todo rango, como particulares y comerciantes, que a falta de servicios regulares realizados por las naves españolas, no tenían otro recurso que embarcarse en los veleros franceses.

Todos estos argumentos concurrieron para que se moderara la pena de muerte impuesta a los transgresores de la prohibición del comercio con los extranjeros. A mayor abundamiento, los navíos franceses no sólo traían recomendación del monarca español, sino expresa licencia de éste para poder realizar sus actividades comerciales en aguas de nuestro continente, aun sin abonar los derechos habituales a la introducción de mercaderías a que venían sometidos los demás importadores nacionales, desigualdad irritante que no podía por menos que mellar todo el sistema sobre el cual hasta entonces había estado articulado el régimen de comercio.

El principal foco de este comercio ilícito fue desde el principio Pisco, y aunque no tardó el Consulado de los comerciantes limeños en elevar sus quejas, no sólo cerca del Virrey, sino aun hasta al propio Monarca en Madrid, puesto que las actividades eran a plena luz, y los franceses no se recataban de bajar a tierra para cerrar sus tratos, como lo atestiguan por lo demás no pocas relaciones de viajeros que por entonces recorrieron nuestras costas. Otros lugares propicios para el desembarco eran también los demás puertos y caletas intermedios, sin excluir Ilo, Arica y Cobija. En algunas oportunidades en que las autoridades de tierra se mostraron intransigentes a los intentos de los mercaderes franceses, éstos no tuvieron reparo alguno en formar piquetes de desembarco dotados de armamento, que a viva fuerza y a balazos ahuyentaban a los celosos guardas que pretendían entorpecer su ilícito comercio.

Durante el período del Virrey Príncipe de Santo Buono se expidió una Cédula a fin de que se atajara definitivamente estas irregularidades, pues las cosas habían llegado al extremo de que hasta en el Callao no había quien impidiera a los comerciantes franceses practicar su intercambio, aunque a la verdad es que en nuestro primer puerto se cobraban los derechos aduaneros y los marinos franceses asumieron el compromiso de defender la bahía contra cualquier amago proveniente de corsarios británicos. Ciertamente es que por Cédula de 16 de mayo de 1712 Felipe V había comunicado que su abuelo, el monarca francés, había resuelto prohibir el tráfico de navíos de sus súbditos a las aguas del Pacífico, pero como los franceses habían establecido tiendas hasta en el interior del Perú, esa disposición quedó en letra muerta, como lo acredita el hecho mismo de que en el verano de aquel año arribaron a nuestros puertos nada menos que once veleros, por lo que con acuerdo de la Audiencia se adoptó el procedimiento de permitir que las naves francesas echaran el ancla en el Callao y efectuaran todo su desembarco en este puerto, porque así por lo menos se tenía la ventaja de poder cobrar con cierta puntualidad los derechos aduaneros, que de otra suerte en los alejados lugares del resto de la costa, muchos de ellos caletas deshabitadas, era imposible. De esta forma se conseguía extraer cierta ventaja de un procedimiento a todas luces ilícito y porque las razones de política y de defensa del país contra las agresiones inglesas no tenían otra salida que tratar de canalizarlo por cauces que sin mengua de la seguridad del Virreinato redundaran en beneficio económico para el mismo.

La situación sufrió un cambio total cuando estalló la guerra entre España y Francia, en 1719. Es cierto que el comercio ilícito reverdeció como resultado de las hostilidades entre ambas Coronas, pero en hecho de verdad ahora las condiciones resultaban mucho menos propicias que las que habían prevalecido cuando reinaba la concordia entre los gobiernos de Madrid y París. Aun después de 1718 algunos barcos de bandera francesa se aventuraron a surcar aguas del Pacífico, pero la mencionada ruptura de hostilidades creó en el país un ambiente de recelo y de resistencia, que transformó bien pronto la imagen del comerciante francés en un corsario al estilo tradicional. El Arzobispo-Virrey Fray Diego Morcillo y Rubio de Auñón dedicó sus más eficaces esfuerzos a la extinción de estos últimos restos de comercio ilícito. El 11 de marzo de 1720 expidió un bando y cuando llegó la ocasión, obró con energía y él personalmente se trasladó al Callao para dirigir las operaciones encaminadas a salir al paso de todo intento de entablar relaciones con embarcaciones de pabellón francés, en cuanto se impuso de que por nuestro litoral merodeaban varias unidades de Su Majestad

Cristianísima, con ánimo de continuar realizando las actividades que estimaban como tolerables sin reparo alguno.

En sus comunicaciones al Consejo de Indias (30 de enero y 14 de mayo de 1722) dio larga cuenta de lo que había realizado en cumplimiento de las órdenes recibidas y se jactaba de haber alejado de nuestras aguas diez bajeles franceses, sin contar otros que había apresado la escuadra y puso a la venta⁶⁹.

Con el transcurso de los años, las expediciones se hicieron cada vez más esporádicas y las ventajas económicas que se prometían los franceses de este comercio ilícito disminuyeron en considerable proporción.

Por bando promulgado el 1° de junio de 1724 por el Virrey Marqués de Castelfuerte se volvieron a renovar las medidas relativas a prohibición que se habían dictado en 1716 y se recordó que continuaba en vigor la Cédula de 31 de diciembre de 1720 en que se imponía la pena capital y la confiscación a los extranjeros que resultaren comprometidos en tales actividades.

Puede decirse que esta fecha marca el fin del comercio francés en el Pacífico y se cierran definitivamente las puertas a los veleros de dicha nacionalidad, pues aunque en 1725 pretendió comerciar en Iquique la nave *La Providencia*, se le negó todo trato con tierra⁷⁰. En efecto, en dicho año hizo su aparición dicho velero, y cerca de Arica desembarcó 106 bultos de ropa, que fueron descubiertos y cayeron en comiso por disposición del Corregidor de esta localidad. Asimismo se intervinieron otras partidas sorprendidas en Palca y en el valle de Sama, procedentes del mismo barco. En su derrota hacia el Norte, a la entrada de Huanchaco, *La Providencia* apresó un pequeño barco. El Virrey Marqués de Castelfuerte, por hallarse en reparación o en construcción los navíos de la escuadra, autorizó que el gremio de comerciantes equipara una nave para suplir tal deficiencia, y aquel mismo año se pudo hacer a la vela el bajel llamado *Nuestra Señora del Carmen*, habilitado para el corso. Este ahuyentó de una vez por todas al merodeador francés. Con esto puede decirse que se extinguió definitivamente el comercio francés en nuestras costas.

Según se ha visto, la disposición más severa se dictó en noviembre de 1715, cursada al Príncipe de Santo Buono. En ella se expresa que con ocasión del comercio ilícito practicado en los puertos y costas del continente se habían impartido desde 1701 repetidas órdenes para combatirlo, y especialmente por Reales Despachos de 20 de enero y 18 de febrero de 1703 estaba prevenido que los navíos mercantes llegados a los puertos en arribada voluntaria fuesen incautados por las autoridades de tierra; por otro posterior, de 14 de marzo de 1704 se instruyó a fin de que toda embarcación española, francesa o de otra na-

cionalidad que entrase en aguas del Pacífico fuese aprehendida en el puerto o lugar adonde arribase, embargándose y confiscándose su cargamento, reduciéndose a prisión al Capitán de la nave y a todas aquellas personas que fuese conveniente, abriéndoles proceso con arreglo a Derecho, pero sin llegar a imponerles la pena capital. Esta Real Orden fue repetida por otro Real Despacho de 26 de enero de 1706, por el que se mandó guardar las leyes sobre prohibición de comercio, dándose por decomisados a todos los navíos que llegasen a los puertos de nuestro litoral, sin excepción alguna. Pero en vista de no haberse percibido disminución alguna en el comercio clandestino, antes bien se había incrementado, y visto que ninguna providencia dejaba de estar considerada en dichas Reales Ordenes, por nuevo Real Despacho de 15 de marzo de 1710 se mandó observar rigurosamente el cumplimiento de las mismas, debiendo ejecutarse sin excusa de ninguna especie las penas impuestas contra los transgresores. Dicha disposición se reiteró el 26 de julio de 1711, advirtiéndose a los virreyes, presidentes de las Audiencias y funcionarios de la Hacienda Pública que observasen con todo cuidado las disposiciones en vigor, y castigasen no sólo a los delincuentes, sino también a las autoridades locales que con su lenidad o connivencias participasen en tales actividades de contrabando.

En un nuevo Real Despacho de 16 de mayo de 1712 se comunicó a los virreyes y autoridades subalternas que el Rey Felipe V había impuesto a sus vasallos, la absoluta prohibición de navegar al Pacífico, embargándose todas las embarcaciones de las que se sospechase haber realizado esa travesía sin conocimiento oficial. Por haberse entendido posteriormente que no obstante tan ajustadas disposiciones para impedir el comercio ilícito se continuaba armando naves, especialmente en el puerto de Marsella, con la agravante de que ya hasta los genoveses se interesaban en este giro de la navegación a América, hubo necesidad de reiterar las órdenes anteriores a fin de que fuesen acatadas puntualmente, impidiéndose definitivamente la entrada de embarcaciones de bandera extranjera. Separadamente, por despacho de 16 de julio de 1712 el Virrey fue prevenido de que tres navíos franceses habían zarpado de Cádiz y se le instruyó para que si hiciesen su aparición en los puertos de nuestro territorio, se les aprehendiese.

Por un despacho de 28 de octubre de 1713, con ocasión de haberse sabido que en Inglaterra se había otorgado pasaporte y despachos falsos para que veleros de bandera británica pasasen subrepticamente al Pacífico, se ordenó detener a cuantos usasen de tal estratagema desleal. Las autoridades fueron advertidas que toda negligencia en este asunto sería sancionada con la pérdida del empleo y secuestro de bienes, siendo el inculpa-

enviado a España, en donde se le penaría en proporción a su delito. Al mismo tiempo se encargó el cumplimiento exacto de las órdenes que anteriormente estaban promulgadas, prohibitorias del comercio con todas las naciones e impidiendo la entrada a toda nave extranjera en los puertos y parajes de nuestro litoral. Los efectos incautados serían inventariados con toda exactitud, y conducidos a la plaza principal del lugar, en donde públicamente serían incinerados. Además se especificó que ningún vasallo español podía viajar como pasajero en una nave extranjera, y si alguno lo hiciere, sería declarado extraño a los dominios de España y sus bienes confiscados.

Todas estas providencias se mandaron observar por un nuevo Real Despacho de 3 de agosto de 1714, en el cual se reiteraba no solamente impedir por todos los medios la realización de actividades comerciales clandestinas, así como la utilización por los españoles de naves de bandera extranjera para efectuar su transporte, sino que también quedaba prohibido embarcar en las mismas, piñas de plata y barretones de oro sin quintar.

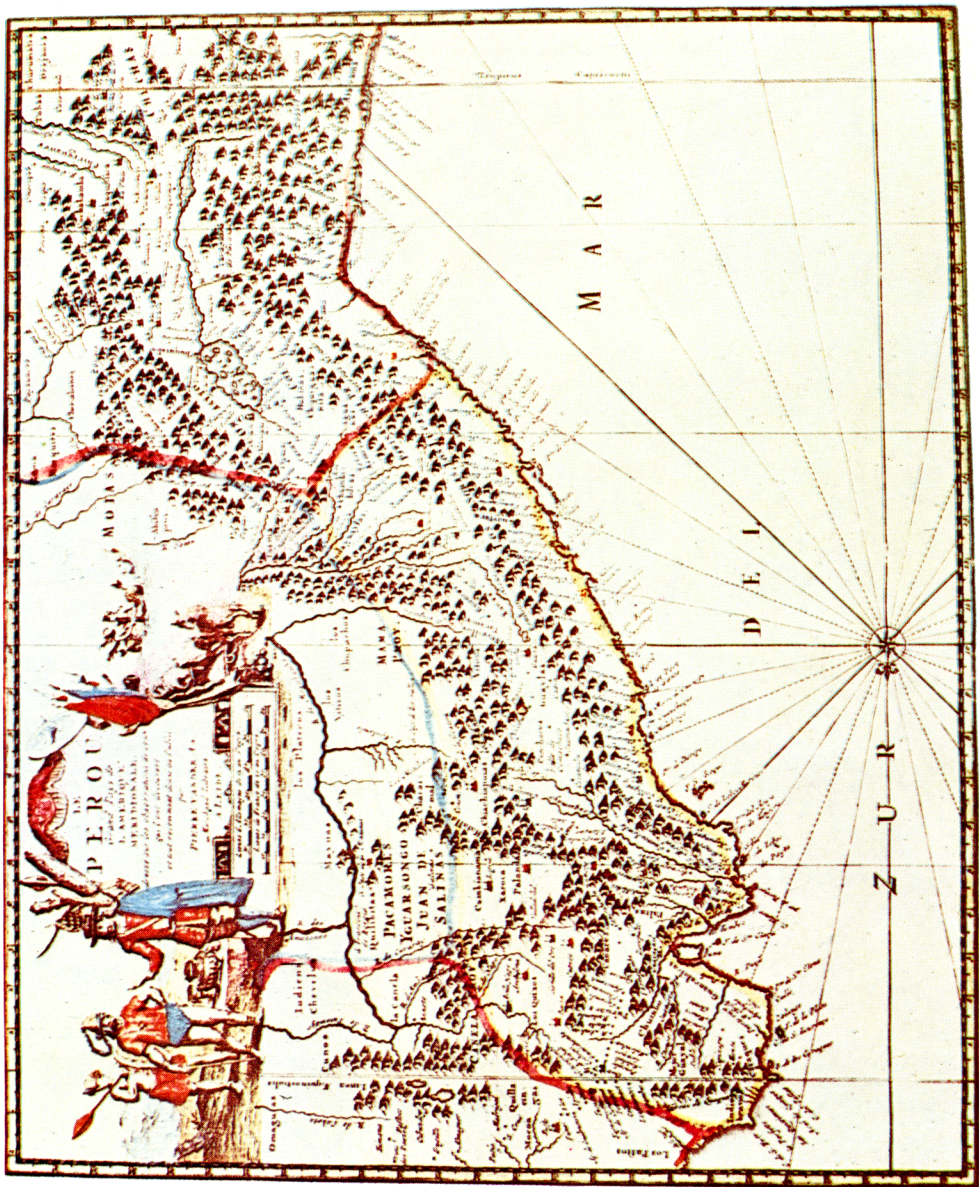
Mediante un despacho de 3 de marzo de 1715 se avisó del probable arribo del navío francés llamado *Saint Joseph*, a fin de que fuese confiscado de inmediato. También se hizo saber la información de que el armador de Saint Maló, Lamerville, y el de Brest, De la Mothe, con Jacobo Komminet, banquero de Amberes y otros negociantes de Holanda habían alistado dos fragatas de 48 y 52 cañones respectivamente, y que bajo bandera del Emperador habían cargado provisiones suficientes para viajar durante tres años, aparte de importantes cargamentos de mercaderías, con ánimo de expenderlas en nuestro continente mediante sus agentes, que saldrían a recibirlas a bordo de chalupas. Además, se sabía que en el caso de que la expedición fuese coronada por el éxito, se constituiría una compañía. A fin de salir al paso de estas actividades, se prohibió estrictamente la entrada de tales veleros a nuestras aguas y se impidió que nadie entrase en tratos con los invasores. Para evitar reclamaciones de los demás Estados europeos, se había acordado que tanto en las Cortes de España, como en las de Francia e Inglaterra se circularan órdenes severas para prohibir el comercio ilícito en los dominios del primero de los mencionados países.

Los navíos que habían de conducir al Príncipe de Santo Buono luego de desembarcarlo, se dedicarían al corso contra los que se hubiesen empeñado en el comercio ilícito⁷¹.

Es evidente que el remedio ideal para atajar las actividades del intenso comercio ilícito francés hubiera sido una regulación orgánica del sistema de las flotas y galeones, evitando interrupciones, como las que sobrevinieron a finales del siglo XVII, en que a veces hasta por años sucesivos no hubo servicio normal de abastecimiento y comunicación entre la metrópoli y sus domi-

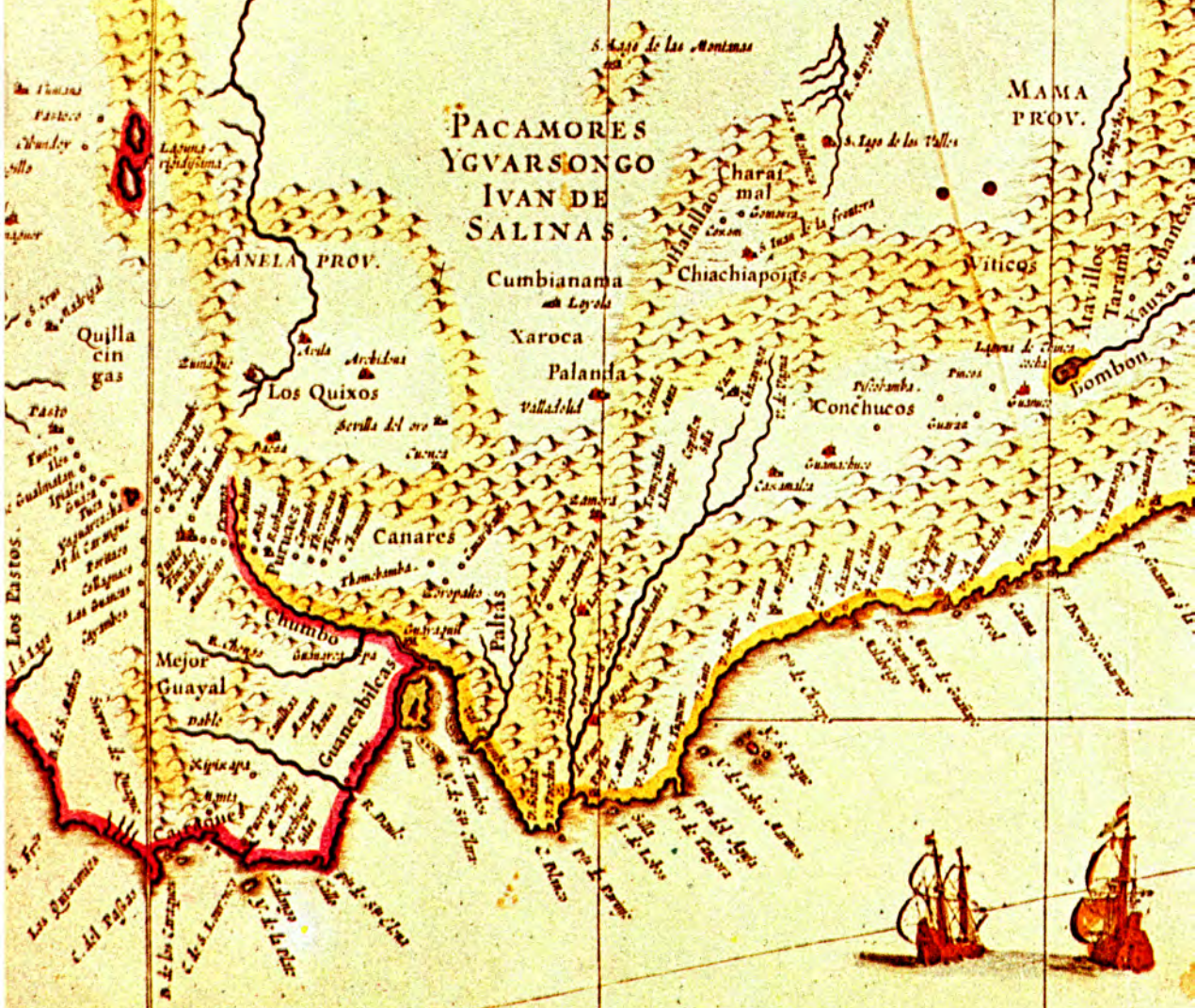
El Perú (Pierre van der Aa). Biblioteca Nacional,
Departamento de Investigaciones
Foto: Manuel Romero.

0814
El Perú (Guglielmus Blaeuw). Biblioteca Nacional,
Departamento de Investigaciones.
Foto: Manuel Romero.



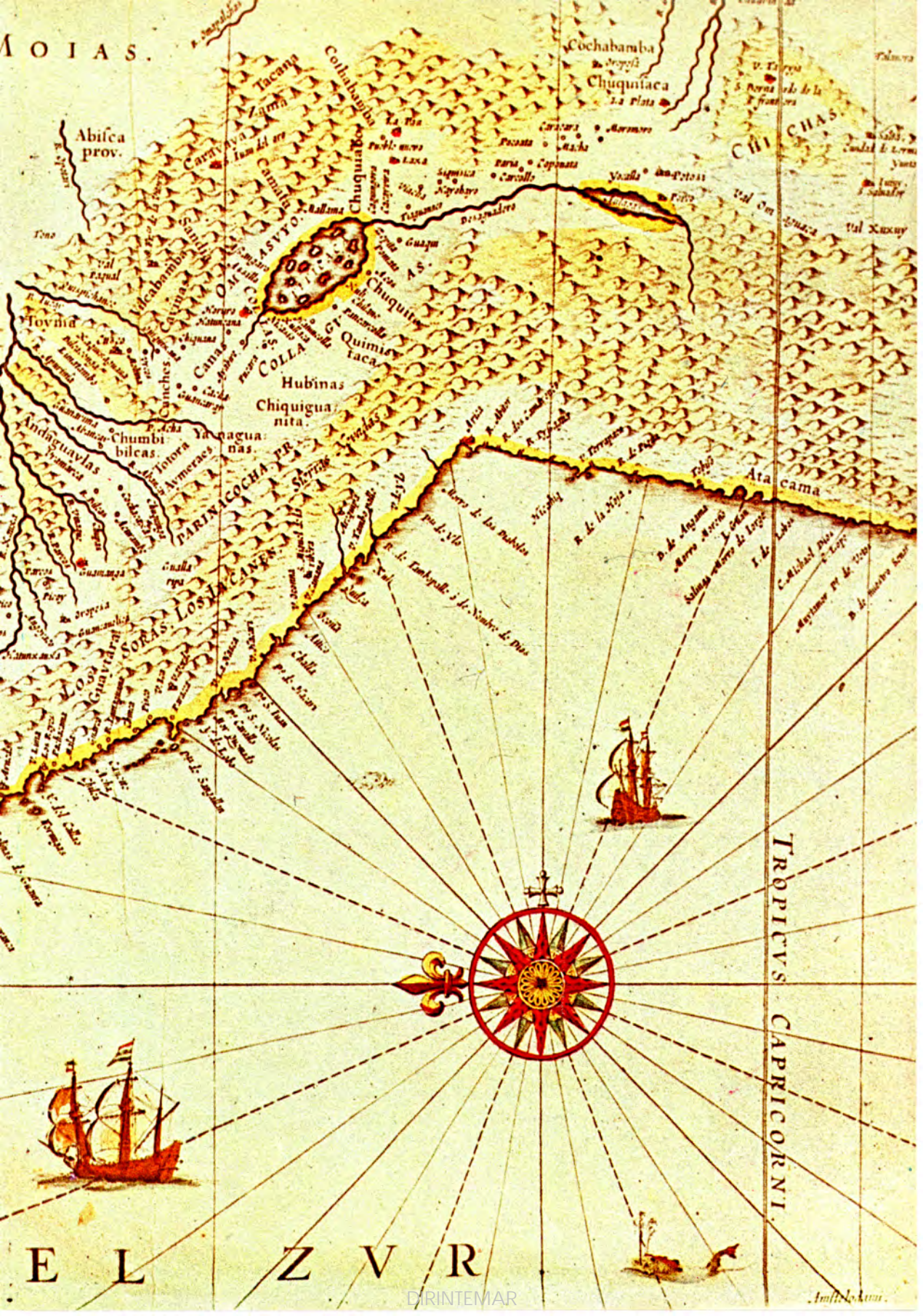
PERUV

LINIA EQUINOCTIAL



M A R D

MOIAS.



CHI CHIAS.

Cochabamba
Chuquiaca
La Plata

ASVTO.
COLLA

Hubinas
Chiquiguanita

PARINICOCHA PR
LOS YACANES

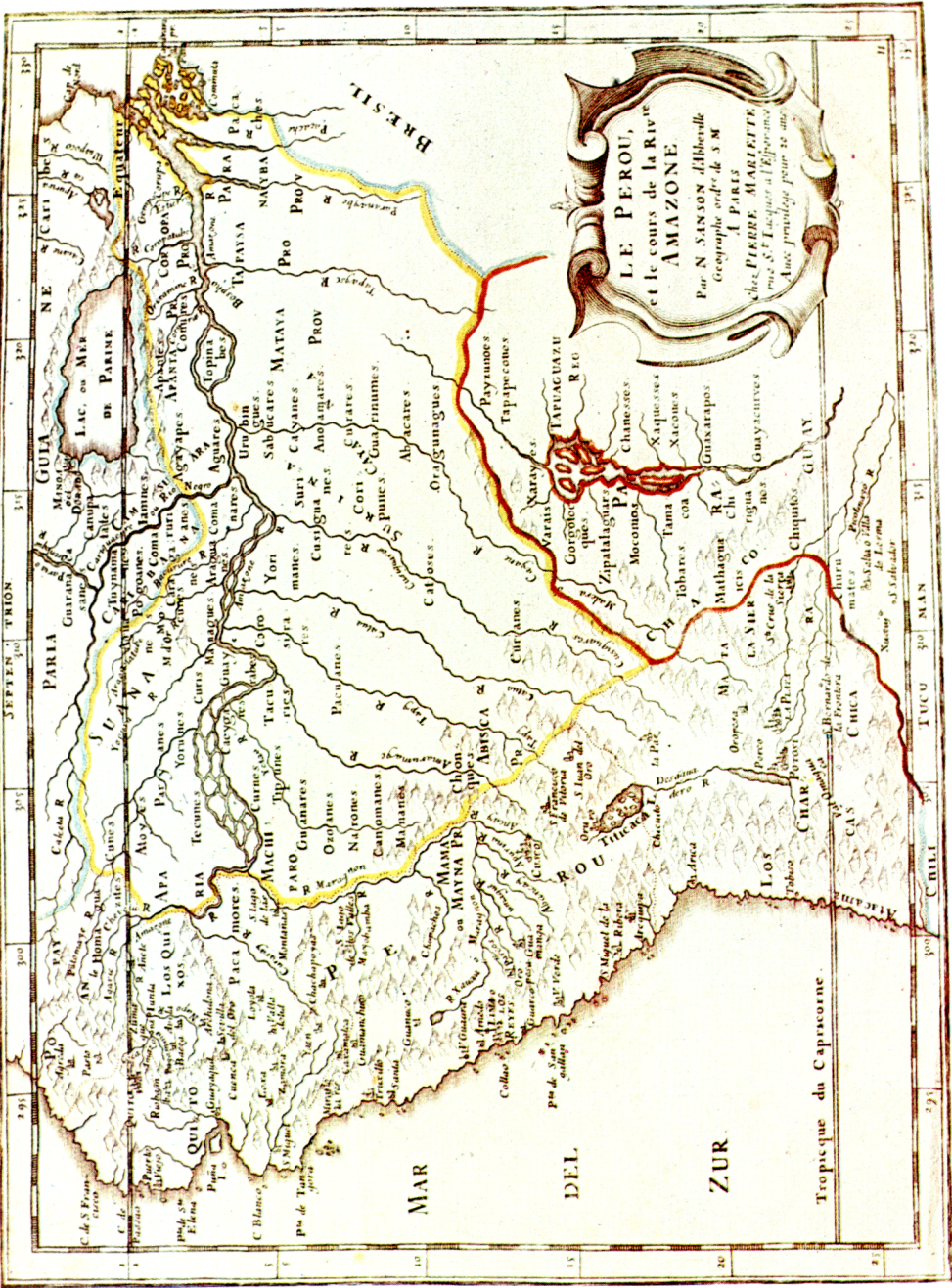
SORAS

TROPICVS
CAPRICORNI.

E L Z V R

DRINTEMAR

Amstelredam.



El Perú y la región amazónica (N. Sanson
d'Abbeville). Biblioteca Nacional, Departamento
de Investigaciones. Foto: Manuel Romero.

nios ultramarinos. Igualmente, no hubieran debido admitirse las patentes de corso que se libraban en Francia con validez para actuar en aguas del Pacifico y proceder contra las embarcaciones inglesas, subterfugio bajo el cual se amparaban los navíos de pabellón francés para desarrollar el comercio intérlope. Asimismo, la lenidad y en muchos casos complicidad de las autoridades locales favoreció en forma intensa el auge del comercio ilícito francés, unas veces abiertamente, otras veces tolerando que una supuesta arribada forzosa, a todas luces maliciosa, sirviera para desembarcar fardos en cantidades fuera de toda proporción con las necesidades que pudiesen tener los armadores o los capitanes de dichas embarcaciones para conseguir víveres o pertrechos en los puertos de nuestro litoral.

No sería completo el cuadro que llevamos delineado si no señaláramos también las ventajas que redundaron de las visitas de los navíos franceses. Es inobjetable que la presencia de dichas embarcaciones fue muy oportuna, porque debido a las guerras y a otros factores, el tráfico de los galeones había entrado en un colapso evidente. Esta interrupción del intercambio con la Península trajo consigo la escasez y, como corolario, la elevación de los precios de todos los artículos provenientes del Viejo Mundo. Aun en tiempos normales, de una a otra armada muchas mercaderías sufrían encarecimiento sensible por defecto en el régimen de comunicación regular. Con mayor razón se produjo un alza de precios con la suspensión del servicio anual de las flotas y los galeones a través del Atlántico. La llegada, pues, de los barcos franceses, bien surtidos de géneros codiciados por su calidad, su novedad y su evidente escasez, y todo ello a precios módicos, tenía que ser bien recibida y el mercado veía satisfechas sus necesidades. Inclusive los comerciantes, aquellos que no habían invertido todo su capital en mercaderías traídas de Portobelo, hallaban ahora una oportunidad propicia para emplear sus fondos y asegurarse un provecho nada desdeñable.

Por otra parte, para nadie era un secreto que un núcleo considerable de mercaderes radicados en Lima se hallaba encartado en este tráfico ilegal. El propio cuerpo directivo del Tribunal del Consulado admitía que los importadores de las mercaderías francesas constituían compañías poderosas, en las cuales tenían participación personajes de alto copete del Virreinato, que prestaban su nombre para encubrir tales actividades, o las amparaban sin ambages, contando luego con la buena disposición del Virrey, que concedía los correspondientes permisos por tratarse de circunstancias excepcionales, y que en no pocas oportunidades también se beneficiaba como asociado mediante testafierros.

El emporio de las transacciones, como se habrá podido adivinar, era Pisco, donde los bajeles franceses vaciaban sus bode-

gas, sin temor a las sanciones que de otra manera hubieran recaído sobre ellos si intentaban practicar el comercio en el Callao o en otros lugares más cercanos a Lima. Es obvio que se contaba con la complicidad de los funcionarios fiscales encargados de la represión⁷².

Así, los navíos *Le Villac* y *La Confianza* desembarcaron en Paita mercaderías por un valor superior al millón de pesos, y se depositaron en almacenes fiscales con la venia del Corregidor de aquella comarca, don Francisco Miguélez, que obsequió al Marqués de Castellosrius con 6,000 pesos con ocasión de su paso por aquel puerto, al venir a asumir el poder.

Otro portillo por el cual los franceses mostraban particular predilección era la rada de Ilo, hecho que ha dado pie para que se les considere hasta como fundadores de aquella población. Por allí realizaban tratos, no sin que se opusiera el Corregidor de Arica, a veces con refriegas que se solucionaban a tiros. Este punto servía para internar ropa y artículos suntuarios que abastecían el Sur, principalmente el Cuzco, y Potosí y comarcas aledañas del Alto Perú.

Esto prueba la dificultad que existía para reprimir inexorablemente este tráfico. Llegó un momento en que el propio Consulado propuso que se autorizara a los barcos franceses a hacer escala en el Callao, donde no quedarían defraudadas de tal manera las arcas fiscales, ya que el contrabando entraría por un cauce con visos de legalidad.

No debe olvidarse que en buena parte esta situación fue el resultado de que la presencia de naves de bandera francesa se hiciese en cierto modo necesaria para la defensa de las mismas naves peruanas que viajaban a lo largo de nuestro litoral, en razón de no disponerse de barcos de guerra en número suficiente para repeler los ataques de los corsarios ingleses que asolaban las aguas del Pacífico.

Debe reconocerse en abono de este comercio ilícito desarrollado por las naves de pabellón francés que introdujeron en el Perú numerosos artículos antes poco conocidos, especialmente en el ramo de la joyería, quincallería, cristalería, etc., en lo que evidentemente la producción francesa aventajaba a la española. No quedaban en segundo término los encajes, porcelanas y sedas, que si no superaban podían rivalizar holgadamente con las procedentes del Oriente. También afluyeron en gran cantidad otros tejidos de fabricación francesa, antes desconocidos: cambray, bretaña, etc.

En resumen, este comercio demostró la falta de fuerza de las autoridades para imponer las órdenes y atajar el comercio ilegal; dio margen a una amplia corrupción de los funcionarios fiscales, y para que entrasen en connivencia con los contrabandistas. Todo esto, en conjunto, redundó en desprestigio de la autoridad

y el aliciente para el desorden, la debilidad y la complicidad punible.

La última aparición de naves de pabellón francés se registró en época del Virrey Amat: en 1770 dio fondo en el Callao el velero *Saint Jean Baptiste*, al mando del Capitán Scabille. La arribada provocó la inmediata orden del Virrey de indagar los verdaderos móviles que perseguía dicha embarcación al recorrer nuestras aguas, que al final fue enviada a Cádiz⁷³.

Sobre lo comprometida que era para los gobernantes del Virreinato la presencia de los buques franceses en nuestro litoral, es muy ilustrativo un despacho del Conde de la Monclova, fechado el 8 de octubre de 1704.

En dicha comunicación el Virrey pone de manifiesto que en ocasión de la presencia del pirata Dampier en aguas del Pacífico, se consintió la ayuda de embarcaciones francesas, en atención a los estrechos vínculos y unión de las Coronas española y francesa, y tuvo por más propio de la amigable correspondencia que debe existir entre los vasallos de ambas naciones, dispensar favorable tratamiento y agasajar en los puertos donde recalasen naves francesas, que no cerrarles la entrada en ellos, considerando que por las Cédulas de 3 y 11 de enero de 1701 y 10 de junio de 1703 se mandaba dejar entrar en los puertos de este continente a los bajeles franceses, dándoles por su dinero, o a cambio de sus bagatelas los víveres y pertrechos necesarios, así como material para carenar. Por tanto, deducía el Conde de la Monclova que se debía dispensar todo género de cortesías a los barcos franceses, y que sería contrario a la unión de ambas Coronas que se supiese que los franceses en territorios americanos eran recibidos con hostilidad. A mayor abundamiento, estas comarcas, como remotas y desprovistas de protección naval, necesitaban más que ninguna otra de la colaboración de las embarcaciones francesas para rechazar las incursiones de piratas británicos. De aquí que el Conde de la Monclova ordenase prestar auxilio a tres bajeles franceses que hicieron su entrada en el curso de marzo en 1703.

Desde luego esto no fue óbice para que reiterara las órdenes impartidas a los Corregidores y demás autoridades de la costa para impedir el comercio abierto y libre con dichas embarcaciones, puesto que se reconocía que ello era en considerable perjuicio de los intereses de los comerciantes peruanos, y para que sugiriera a la Corona que se diera término a la autorización de que veleros franceses pudiesen ingresar al Pacífico, ya que por lo demás era muy difícil evitar que las autoridades subalternas de la costa no sucumbiesen a la tentación de tolerar con venalidad las actividades del comercio ilícito, aparte de que lo extenso del litoral, lo abierto de las playas y lo vasto de las jurisdicciones, conspiraba contra cualquier intento de salir al

paso de eventuales desembarcos de contrabando, mayormente cuando la codicia de las ingentes ganancias era un factor que lograba vencer toda resistencia⁷⁴.

Era inevitable que el establecimiento de la nueva dinastía en el trono de España significara una subordinación a la influencia francesa, y como consecuencia, fuera prácticamente imposible para las autoridades de América resistir la presión. La política exclusivista de España se vio en la necesidad de ceder a las circunstancias del momento, y dejar el campo libre a las naves de pabellón de Francia se consideró como la única salida posible para evitar la absoluta interrupción de comunicaciones entre la metrópoli y sus posesiones ultramarinas. Los efectos que produciría este nuevo régimen en el comercio interior del Nuevo Mundo eran fácilmente previsibles: el contrabando y el trastorno para los comerciantes que mantenían relaciones por el camino de la legalidad. Por otra parte, aunque en la Cédula de 11 de enero de 1701 que autorizaba a las autoridades portuarias de América a permitir la recalada de naves francesas, a cambio de adquirir víveres y pertrechos abonando el precio de las mercaderías que se les proveía en la realidad los franceses no traían dinero en sus naves, sino mercaderías y ropa, que es la que por vías legales o descaminadas cedían a cambio de que se les proporcionara cuanto necesitaban. No pocas naves simulaban inexistentes o ficticias averías para poder deshacerse de su cargamento. La verdad es, pues, que los armadores franceses fueron los únicos beneficiarios de la situación derivada del cambio de dinastía en España. Desde 1698 la Compañía del Mar Pacífico había iniciado sus actividades, y la alianza de las dos coronas favorecería en medida incalculable sus propósitos.

La actitud de las autoridades francesas no fue muy clara en orden al problema promovido por sus marinos. Es cierto que Luis XIV promulgó una prohibición de armar expediciones con destino al Océano Pacífico, pero como ya anteriormente se habían otorgado facilidades, hubo que contemporizar. El Gobierno español protestó sin interrupción de la presencia de las naves francesas en nuestras aguas, pero la alianza impedía adoptar actitudes enérgicas y a la larga hubo que condescender.

Inclusive, dentro de sus necesidades, la Corona española no sólo debió tolerar la presencia de embarcaciones francesas, sino que tuvo que contratarlas para servicios especiales, como convoyar a las flotas que atravesaban el Atlántico o perseguir a los piratas ingleses infiltrados en el Pacífico, como fue el caso en 1709 contra Woodes Rogers, en que las naves francesas *Notre Dame de l'Assomption* y *Saint Esprit* dieron caza a los ingleses, y en 1715, en que una fragata francesa, de 50 cañones, apresó

al velero *Saint John* y persiguió al *Prince Eugen*, que se vio en la necesidad de huir hasta la costa mexicana.

La política de mano abierta establecida por las autoridades madrileñas fue observada también por las de nuestro continente, que se veían abocadas al compromiso de valerse de naves francesas para la defensa de sus extensas costas, imposibilidad material de poner coto a todo intento de desarrollar el contrabando, y finalmente, la efectiva carencia de mercaderías de las especies que expendían los franceses, que de hecho no era posible encontrar en el mercado americano. Es verdad que la conducta de los gobernantes americanos estaba en abierta contradicción con las órdenes terminantes que llegaban de la Metrópoli, pero como en ésta no se procedía con el rigor necesario, mal podía servir de ejemplo a las de ultramar. Una y otra vez se promulgaban reales cédulas para poner atajo al comercio ilícito, y su misma repetición demuestra a las claras que no eran obedecidas ni menos aplicadas con severidad. Ya desde 1704 estaba dispuesto que cualquier nave española, francesa o de otra nacionalidad que entrase en el Pacífico, fuese sin más trámite confiscada, puesto que se daba por sentado que se había hecho a la vela con ánimo de practicar el comercio ilícito en nuestras costas. Al año siguiente se despachó otra Cédula, en cuya virtud se autorizó que los barcos de guerra franceses pudiesen tocar en puertos americanos, pero en cuanto largaran ancla debía subir a bordo una guardia, a fin de que ésta vigilara que no se practicara ninguna operación de carácter comercial, salvo la venta de bagatelas por un equivalente de 500 a 600 pesos como máximo, para atender exclusivamente la compra de víveres, los barcos mercantes serían confiscados sin ninguna clase de disculpas.

Como la tolerancia o la complicidad de las autoridades del virreinato no fuese siempre muy segura, los marinos franceses se valían de estratagemas para ablandar la resistencia o burlar la vigilancia. En los puertos americanos, para poder recalar cuando las autoridades locales ponían objeciones, alegaban pretextos frívolos como enfermedades en la tripulación, carencia de víveres, necesidad de reparar el velamen o de carenar el casco. Ante problemas tan graves, no se podía humanamente abandonar las naves de una potencia amiga a un fin desastroso, y fuesen ciertos o fingidos los argumentos, se aceptaba que fondearan en los puertos; en caso de oposición, bastaba con correrse a alguna caleta cercana en donde la vigilancia no fuese tan intensa, para que la descarga de las bodegas se pudiera realizar sin entorpecimiento alguno.

Una vez que la nave largaba ancla, las autoridades o se hacían de la vista gorda, o extendían la mano para recibir su comisión, que solía estipularse en un 5% de lo que se vendiese. Comenza-

ba el ajetreo de la compra de víveres o de materiales de reparación, y entre tanto, se acarreaba a la playa las mercaderías que en teoría debían cubrir el valor de los productos comprados pero que en realidad superaban en mucho su cuantía. Las mismas operaciones podían efectuarse de noche en algún rincón poco frecuentado del mismo puerto para evitar los comentarios suspicaces, y en ocasiones, cuando el casco realmente necesitaba una carena, había que ponerlo en seco en la playa, aligerándolo del cargamento que traía, y de esta forma, pasaba el mismo de poder de los franceses al de los lugareños.

Cuando los negocios bajaron de rendimiento a causa de la saturación del mercado en el Perú y Chile, encontraron los franceses un nuevo campo para sus actividades: el comercio entre América y Asia.

Ya se ha visto cómo desde el siglo XVI se practicaba el comercio con artículos traídos de la China a través de escalas en las Filipinas y en Acapulco. Si en esas condiciones el comercio resultaba ventajoso, era evidente que sería más fructífero realizándolo a la inversa. Así lo comprendieron los franceses. Tal ocurrió en 1707 en que el velero *Saint Antoine de Padua* vendió sus mercaderías principalmente en el Perú, y de aquí tendió velas con rumbo a la China, en donde se hizo con un cargamento de productos escogidos, con los cuales estaba de regreso en nuestras costas en 1711, y aquí encontró magnífico mercado para los artículos orientales, con cuyo negocio obtuvo una ganancia de 500 a 600%.

Según la obra de Dahlgren, que ya llevamos citada, el apogeo de las unidades francesas que surcaron nuestro mar ocurrió en 1714, con veinte barcos, y desde este año la curva desciende en forma notoria. A contar de 1701, tenemos que se registra la presencia de 15 veleros en 1713; 14 en 1711; 13 en 1705 y 1707; 11 en 1706 y 1712; 9 en 1720; 8 en 1710; 7 en 1708; 6 en 1703; 4 en 1715, 1719 y 1724; 3 en 1701, 1704, 1716; 2 en 1709 y 1 en 1718, 1722 y 1723.

La enorme afluencia de barcos engendró una aguda crisis para aquellos comerciantes que seguían manteniendo sus relaciones con la Metrópoli por conducto regular. Debido al exceso de mercaderías y a la consiguiente baja de los precios, puesto que se trataba de cargamentos introducidos subrepticamente, la competencia era imposible. Bien es verdad que la misma negligencia de las autoridades metropolitanas fomentaría tal situación, puesto que en vez del abastecimiento isócrono de las flotas del Atlántico, solamente en 1697, 1706 y 1722 se despacharon convoyes a nuestro continente. Entre esas fechas, era inevitable que ante la tentación ofrecida por los comerciantes franceses, los compradores peruanos no tuvieran otro recurso que adquirir de ellos los productos que de otra manera era imposible

conseguir. Mas no todo fue tan halagüeño para los mercaderes franceses, pues la misma abundancia, la irregularidad con que llegaban y la competencia entre ellos mismos, los llevó también a la saturación del mercado y a que muchas veces las operaciones iniciadas bajo un signo promisorio, dieran a la postre un resultado negativo. Se veían los veleros franceses obligados muchas veces a mantenerse en alta mar durante un plazo prudencial, hasta que el que los había precedido hubiese desembarcado todo su cargamento y existiese nuevamente necesidad de mercaderías importadas. De otra suerte, se exponía a que tuviera que vender su cargamento a precios ruinosos. También los comerciantes peruanos veían frustradas sus expectativas, pues éstos habían adquirido mercaderías a determinados precios, en la certidumbre de que no llegarían tan pronto nuevas remesas que trajeran abajo los precios, pero la presencia de nuevos buques franceses, al trastornar este ritmo, los llevaba a la ruina.

Ahora bien: como una de las zonas más propicias para la introducción clandestina de artículos franceses era Chile, en vista de esta abundancia y de la total interrupción del tráfico por Panamá, los comerciantes limeños tomaron el partido de remitir sus caudales a Chile, para adquirir allí los productos importados, con la excusa de que enviaban su dinero para la compra de productos locales chilenos. Este drenaje de plata al vecino país fue contemplado con preocupación por el Virrey del Perú Marqués de Castelfuerte, que en consonancia con las ideas económicas de entonces, prohibió la exportación de plata a Chile, debiendo efectuarse todas las transacciones en el Callao, donde se compraría el producto tradicional de importación, el trigo.

Además de la abundancia de mercaderías que había en Chile, esto produjo una reversión de la corriente comercial: en lugar de llegar las mercaderías por la vía tradicional del Istmo, que estaba monopolizada por los comerciantes peruanos, se abrió la ruta del Estrecho, que alentó a los chilenos a sacudir la tutela que hasta entonces habían ejercido sobre ellos los exportadores de mercaderías con destino a aquella comarca.

No todo, sin embargo, fue desfavorable en este proceso, pues los franceses, aparte de traer mercaderías finas y suntuarias, muy codiciadas, adquirían también productos de las industrias locales y convirtieron al hasta entonces temido Cabo de Hornos en una vía transitada sin graves peligros.

Los comerciantes peruanos tomaron actitudes muy severas para desbaratar el contrabando, debido a que se veían perjudicados no solamente por la caída de los precios, sino por la pérdida de su hegemonía sobre las áreas tradicionalmente sometidas a ellos, como lo eran Chile y la región de la altiplanicie.

Mirando el problema desde el punto de vista francés, es lo cierto que sólo los primeros veleros pudieron realizar un negocio pingüe, y que los que siguieron su estela obtuvieron ganancias muy mezquinas, y en todo caso, desproporcionadas con las expectativas cifradas. Las primeras expediciones alcanzaron a liquidarse con ventajas de 600 y 800%, al paso que las últimas se arruinaron por completo.

Llegó un momento en que tanto la Corona española como la misma francesa decidieron poner punto final al tráfico en el Pacífico. Ya ha quedado expresado que en 1712 Luis XIV prohibió la salida de naves de esa bandera con destino al Pacífico, pues se estimaba que además del daño que causaba al comercio lugareño, las expediciones que habían prolongado su derrota hasta el Oriente, al venir de éste cargadas con mercaderías chinas, habían contribuido a desquiciar el mercado peruano, saturándolo y haciéndolo impermeable a los productos franceses. En 1716, bajo pena de muerte se prohibió definitivamente por Francia la navegación a nuestro litoral.

A fin de hacer cumplir rigurosamente la prohibición impartida a los buques de pabellón francés, el regente Duque de Orleans despachó al Pacífico al *Saint François* con un representante oficial, Marchand de Chalmont, para que intimase la orden y la hiciese cumplir por todos los buques de su nacionalidad que encontrase en el camino, haciéndoles conocer el rigor con que se sancionaría a los contraventores. El *Saint François* entró en contacto con las naves que se hallaban en nuestras aguas y les comunicó la orden, a fin de cumplirla en todos sus extremos.

La Corona francesa, fue fiel cumplidora de su promesa, pues se despachó una escuadrilla, al mando del marino francés Martinet, que recorrió las costas del Perú y Chile apresando a los bajeles contrabandistas que no habían acatado la orden impartida por su propio Gobierno. Martinet llegó al Callao al frente de seis naves apresadas en Cobija y en Arica.

De esta suerte, el ámbito del Pacífico, siempre negado por España a las demás potencias europeas, recobró su tradicional condición de *mare clausum*, al que sólo se atreverían a infiltrarse esporádicas expediciones piráticas⁷⁵.

Disponemos del relato de un viaje realizado por un funcionario que regresara a España en 1721, después de permanecer quince años en el Perú. El documento en el cual el propio viajero refiere sus impresiones reviste gran interés y curiosidad, por una serie de razones. Curiosidad, porque no es probable que se conserven muchos relatos similares, contados por su propio protagonista; interés, porque describe las distintas etapas de la travesía con bastantes pormenores. Dos meses largos duró el viaje desde la salida del Callao hasta atracar en el puerto de

Acapulco en México. Llama ante todo nuestra atención en el relato que lo primero que hace el autor al narrar su peripecia marítima es dar cuenta de las personas y bienes que hacían también el viaje en el navío de guerra *La Peregrina*. El autor dice que se embarcó el 27 de enero, como a las nueve y media de la mañana. El Comandante del barco era don Pedro de Medranda, y realizaba la travesía habilitado por especial licencia del Arzobispo-Virrey don Diego Morcillo, para que en él pudiese trasladarse a Acapulco su antecesor en el cargo, don Nicolás Carmine Caracciolo, Príncipe de Santo Buono, acompañado de su consorte y tres hijos. El viajero que nos refiere tan minuciosos detalles nos previene que llevaba consigo, para su servicio, cinco esclavos: tres negras y dos varones. Viajaba acomodado en la cámara principal del navío, puesto que el Príncipe de Santo Buono había escogido la cámara alta. Había pagado en concepto de pasajes, suyo y de su familia, integrada por su esposa, una cuñada, tres hijos y los mencionados cinco esclavos, la suma de 4,000 pesos. Nos indica el prolijo informante que llevaba además consigo una serie de documentos familiares, incluyendo algunos testamentos, entre ellos el suyo y el de su mujer, otorgado conjuntamente. Debía ser ésta una costumbre de la época, dada la incertidumbre de viajes como el que nos ocupa. Había que prever cualquier eventualidad y dejar los asuntos terrenales arreglados. El viaje hasta Acapulco se dilató hasta el 3 de abril⁷⁶.

CONSECUENCIAS DEL LIBRE COMERCIO

Aunque ya en varios lugares del texto se ha hecho alusión a un acto trascendental dentro del régimen comercial vigente para nuestras costas, es a saber, la promulgación del Reglamento del Libre Comercio, no será superfluo cerrar el presente Capítulo dando cuenta, con cierto detalle, de una medida que tan profundamente alteró la concepción existente hasta entonces.

En Decreto de 16 de octubre de 1765 ya se había adelantado el monarca Carlos III a franquear a varios puertos de la Península la navegación a las islas del Caribe, medida que sucesivamente se hizo extensiva a otros parajes de nuestro continente, en razón de la experiencia que se adquiría de los ventajosos resultados obtenidos con tales innovaciones. Finalmente, por Decreto de 2 de febrero de 1778 se amplió dicha concesión a la América Meridional, provincia del Río de la Plata y virreinato del Perú, reglamentándose sus alcances definitivamente por Cédula de 12 de octubre del mismo año.

Con arreglo a las disposiciones que entraron en vigor en esa fecha, todas las naves que participasen en este comercio debían estar registradas bajo pabellón español, excluyéndose toda par-

ticipación de extranjeros. Las tripulaciones debían ser precisamente también de oriundos de España o naturalizados, aunque se permitía que un tercio de las mismas pudiese ser de extranjeros católicos. Se habilitaron para realizar este comercio los siguientes puertos en la Península: Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Barcelona, Santander, Gijón, La Coruña, Las Palmas y Tenerife; en nuestro Virreinato: Valparaíso, Concepción, Arica, Callao y Guayaquil. Se abolieron los derechos vigentes hasta entonces denominados de palmeo, toneladas, extranjería, visitas, etc. Los registros se podían formar en cualquier puerto, pero quedaron en práctica las gabelas llamadas de almojarifazgo, y prohibida la conducción a América de vinos y licores. Por todo derecho pagarían el 3% los frutos y géneros españoles, recargándose hasta el 7% para los extranjeros en el puerto de embarque. Las manufacturas españolas, durante un período de diez años, quedaban libres de todo derecho y contribución a la salida de España. En concepto de almojarifazgo al entrar en América pagarían la lana, algodón y seda, así como otros efectos (quincajería, calzado, ropa fina), estimándose como géneros españoles los que se importasen de América a España, y en reciprocidad se liberaban a otros similares al ser exportados de América a España (aceites, yerbas, etc.) y se moderaba el derecho de importación a España del oro y plata: el primero al 2%, incluyendo el pago de cobos, y la plata al 3½ %.

Como colofón del presente Capítulo, es del caso aludir al arribo de un navío francés, el *Saint Jean Baptiste*, ocurrido en la época del gobierno del Virrey Amat. Refiere éste en su Relación de mando que el 7 de abril de 1770 tuvo noticia de que sobre Chilca había hecho su aparición un navío, el cual echó a tierra un hombre, con una redoma de vidrio al cuello, en la que se contenía un pliego destinado al Gobierno del Virreinato. Se trataba de un marinero francés, por cuyo intermedio el capitán de dicha embarcación solicitaba el auxilio por la necesidad en que se hallaba la nave, con escasez de personal, y el poco que había, aquejado de escorbuto. Procedía dicho velero de Pondicheri, en la India.

El Virrey, tuvo en cuenta lo dispuesto en la Orden real de 9 de diciembre de 1767, en cuya virtud se prevenía que si los súbditos de Francia fuesen arrojados por tempestad, perseguidos por piratas o de resultas de cualquier accidente no tuviesen otro recurso que solicitar refugio en puertos americanos, debían ser atendidos con benevolencia y se les podía suministrar los víveres y pertrechos necesarios para poder reanudar su travesía. En consecuencia, el Virrey Amat despachó, el 8 de abril, la galeota del Rey con víveres a bordo y cincuenta hombres armados para proporcionar el auxilio requerido por la nave francesa.

Asimismo dispuso Amat que el Capitán Preboste marchase por tierra a Chile, a la cabeza de un piquete de soldados, a fin de que cautelara que por ningún pretexto se entablaran tratos comerciales con la nave francesa.

Esta llegó el 10 al Callao, y el segundo de a bordo, Guillermo Labbé, solicitó todo lo conducente al alivio de la incomodidad en que se hallaban sus compañeros de navegación. Amat dispuso de inmediato la atención de esas necesidades: cuidado de los enfermos y comodidad de los demás, aunque sin desatender en ningún instante la más estricta vigilancia con objeto de no dar asidero para efectuar tratos comerciales, ya que se sabía que la embarcación venía cargada con géneros, tanto europeos como asiáticos, a fin de habilitarse mediante su expendio en cualquier puerto que tocase. La nave había zarpado el 3 de marzo del golfo de Bengala, y su designio figuraba ser el descubrimiento de algunas islas o puertos no frecuentados, pero al llegar a la Nueva Zelanda un gran temporal, que ocasionó la pérdida de un bote, tres anclas y la caña del timón, obligó al bajel a mudar de derrota y dirigirse a las costas de América, ya que no les era posible tomar otra vez rumbo a China o Filipinas, por la distancia que había y las calmas ecuatoriales.

El mismo Virrey designó al Teniente Coronel don Demetrio Egan para que se constituyera a bordo del *Saint Jean Baptiste*, con las guardias respectivas, y cerrase las portas de la bodega, e impidiera el desembarco de cualquier individuo de la dotación, sin ser registrado por si condujese mercaderías para expendirlas en tierra subrepticamente. Similares instrucciones recibió el Guardia Mayor del Callao, a fin de cortar cualquier posibilidad de contrabando.

Del reconocimiento practicado en el Callao se descubrió que el velero francés se hallaba muy necesitado de una carena. Su Capitán Sourville propuso que se le autorizara a vender un determinado número de mercaderías, a fin de obtener dinero para poder efectuar aquella operación. Se corrió traslado de la solicitud al Fiscal, el cual en su vista alegó que la arribada del *Saint Jean Baptiste* no había sido de imperiosa necesidad, en cuyo caso procedía plenamente brindar asilo, sino simulada y pretextada, en cuya contingencia estaba previsto por las leyes el secuestro de la embarcación con todo su cargamento y el procesamiento de los que estuviesen encargados de la misma. El mismo magistrado expuso que según los documentos presentados por los franceses, la expedición no tenía verdaderamente por objetivo el descubrimiento de tierras desconocidas, pues para ello hubiera sido lo procedente que llevasen a bordo víveres y pertrechos adecuados, sino que conducía géneros y telas de alta estimación en el mercado peruano, de suerte que el pretexto de enrumbar hacia las islas de David había sido simplemente un

simulacro para encubrir el verdadero propósito que había animado a los armadores del *Saint Jean Baptiste*.

Amat refirió el asunto al Real Acuerdo, en el que se resolvió el 8 de junio remitir a conocimiento de las autoridades metropolitanas el fondo del problema, para que se adoptase una resolución definitiva, pero que en el entretanto, pudiese descargarse el navío, a fin de proceder a su carena, dándosele todas las recorridas y reparaciones necesarias, cuyos costos, así como la manutención de los oficiales y de los marineros se atenderían a expensas del Fisco, con cargo de reintegro hasta que se recibiera la determinación procedente de Madrid.

Como el Fiscal objetara esta decisión del Real Acuerdo, el Virrey Amat se hizo cargo del problema, a tenor de la Real Orden de 13 de diciembre de 1764, con arreglo a la cual estaba indicado que el Tratado del Pacto de Familia con Francia no contenía cláusula alguna para que se exceptuase a los súbditos de aquella nación, ni a las embarcaciones de su bandera, de la general prohibición de comerciar que las Leyes de Indias establecían para los extranjeros. Sin desconocer tales disposiciones, ni menospreciar los argumentos expuestos por el Fiscal, el Virrey Amat estimó, sin embargo, que por encima de todo debían prevalecer leyes humanitarias en circunstancias tan críticas, y que aplicar el rigor de la legislación establecida para casos análogos, sería alterar la unión y la buena armonía por entonces existentes entre las Cortes de Madrid y París. El mismo dice que "*El punto no lo contemplé de justicia, cuanto de político y de gobierno, reflexionando que a Su Magestad le causaría suma displicencia*" si se guardaba con severidad las disposiciones adoptadas en otros tiempos y situaciones.

En resolución, de acuerdo con las instrucciones impartidas por el Virrey, se procedió a desembarcar todo el cargamento, en presencia de un magistrado y de funcionarios fiscales, así como del Guardia Mayor del Callao, formulándose un detallado inventario de todos los artículos que ingresaban en los almacenes aduaneros, a satisfacción de los marinos franceses, a quienes entre tanto se les facilitó cuantos recursos solicitaron.

En Madrid, por Orden de 24 de octubre de 1771 se dispuso que el velero francés regresase a Francia con toda su carga, y se le reemplazaron sesenta y cuatro plazas, entre ellas la de capellán, por haber desertado o fallecido dicho número. El Erario tuvo que hacer frente a un desembolso de 40.163 pesos $\frac{1}{2}$ real, que fueron reintegrados mediante letras giradas por los comerciantes de Cádiz⁷⁷.

NOTAS AL CAPITULO

1. CHAUNU, P. y H. ... *Séville et l'Atlantique* (Paris, 1959), VIII; p. 1104.
2. CORDOBA SALINAS, Fray Diego de... *Memorial de las Historias del Nuevo Mundo* (Lima, 1957), pp. 242 a 247.
3. MOREYRA Y PAZ SOLDAN, *Ob. cit.*, pp. 22-42.
4. Cédula de 12 de febrero de 1608. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 16, fol. 223.
5. Cédula de 2 de marzo de 1608. Archivo General de Indias. Audiencia de Lima, 570, Lib. 16, fol. 246.
6. *Idem.*, *Ob. cit.*
7. JUAN Y ULLOA, *Relación Histórica del viage a la América meridional* (Madrid, 1748), II, pp. 251-254.
8. HELMER, Marie... trabajo publicado en *Jahrbuch fur Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* (Koln, 1965), pp. 148-195.
9. CHAUNU, *Ob. cit.*, VIII, pp. 1107-1108.
10. CHAUNU, *Ob. cit.*, VIII, pp. 949-1007.
11. Despacho del Conde de Chinchón, de 6 de setiembre de 1633, remitiendo al Consejo de Indias el texto de la respectiva provisión.
12. Cédula de 21 de febrero de 1607. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 16, fols. 170 y 185 v.
13. Lista aneja a despacho del Virrey Conde de la Monclova, de 15 de agosto de 1695, publicada por Moreyra-Céspedes, en: *Virreinato Peruano-Documentos para su Historia* (Lima, 1955). II, pp. 73-76.
14. Archivo Central del Ministerio de Hacienda. Libro número 355.
15. V. el trabajo de Moreyra, titulado *El comercio de exportación en el Pacífico a comienzos del siglo XVIII*, en: *Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial* (Lima, 1944), pp. 5-42.
16. Esta embarcación se había construido en El Realejo, y vino a zozobrar en el Callao en 1746, cuando el maremoto. Sin embargo, sus maderas estaban tan sanas que parecían recién salidas del astillero.
17. Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda. Manuscrito número 0581.
18. *Real Cédula de S.M. mandada publicar en forma de bando para que en los quatro Reynos del Perú, Nuevo Reyno de Granada, México y Guatemala se aise la prohibición del comercio reciproco por el Mar del Sur [...]* (Lima, 1774). Biblioteca Nacional del Perú. Colección Zagarra, volumen 10.
19. *Relación de Gobierno del Virrey Croix*, publicada por FUENTES, T. V, p. 136.
20. CORDOVA Y SALINAS... *Memorial de las Historias del Nuevo Mundo. Perú* (edición Lima, 1957), p. 117 y 251.
21. VARGAS UGARTE, P. Rubén... *Un impreso limeño desconocido y un proyecto de industria del cronista Calancha*, en: *Boletín Bibliográfico de la Biblioteca Central de la Universidad Mayor de San Marcos* (Lima, 1959), XXXII, N° 1-4, pp. 3-5.
22. ANSON... *A voyage round the World*, p. 135.
23. *Relación de Gobierno del Virrey Marqués de Montesclaros*, publicada por FUENTES, I, p. 27.
24. *Relación de Gobierno del Virrey Marqués de Castelfuerte*, publicada por FUENTES, II, p. 225.
25. ALCEDO, Antonio de... Memoria que escribió acerca del astillero de Guayaquil.
26. Archivo Nacional del Perú. Protocolo de Juan de Valenzuela, 1630, fol. 613.
27. Archivo Nacional del Perú. Protocolo de Diego Nieto Maldonado, 1626, fol. 2441.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

28. Archivo Nacional del Perú. Protocolo de Miguel Grados de Licera, 1601-1619, fol. 618.
29. JUAN Y ULLOA, *Noticias Secretas de América*, Primera Parte, caps. II a VI.
30. Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda. Expediente 0821, con los autos y diligencias para la carena del navio de guerra *San José* (alias) *El Peruano*.
31. CAPP, *Ob. cit.*, X, pp. 128-130.
32. *Relación de Gobierno del Príncipe de Esquilache*, publicada por FUENTES, I.
33. FREZIER, *Relation du voyage de la Mer du Sud [...]*, p. 177.
34. MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículo Santiago Concha, Pedro de y Santiago Concha, Pablo de.
35. MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículos Tagle y Bracho y Torre Tagle, Marqués de.
36. *Relación de Gobierno del Virrey Croix*, publicada por Fuentes, T. V, pp. 242-246.
37. Archivo Nacional del Perú. Superior Gobierno. Legajo 30, cuaderno número 946.
38. Archivo del Ministerio de Hacienda. Legajo 6. Cuaderno 3.
39. MOREYRA-CESPEDES, *Virreinato Peruano - Documentos para su Historia* (Lima, 1955), II, p. XIII.
40. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 16, fol. 29.
41. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 16, fol. 154.
42. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 16, fol. 141.
43. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 16, fol. 221v.
44. Archivo General de Indias. Audiencia de Lima, 570, Lib. 16, fols. 189v, 199 y 200.
45. SUARDO, *Diario de Lima*, I, pp. 36 y 39.
46. SUARDO, *Ob. cit.*, I, p. 255.
47. VARGAS UGARTE, *Historia del Perú*, III, p. 168.
48. Archivo General de Indias. Lima, 572, Lib. 19, fol. 44v.
49. Archivo General de Indias. Lima, 572, Lib. 19, fol. 45.
50. Archivo General de Indias. Lima, 572, Lib. 19, fol. 45v.
51. *Relación de Gobierno del Conde de Chinchón*, publicada por Lorente, II, p. 89.
52. MUZQUIZ DE MIGUEL, José Luis... *El Conde de Chinchón, Virrey del Perú*. (Sevilla, 1945), *Relación de Diego Pérez Gallego*.
53. SUARDO, *Ob. cit.*, I, p. 27.
54. Archivo General de Indias. Indiferente General, 29.
55. LORENTE, *Historia del Perú bajo la dinastía austriaca*, p. 81.
56. LEVILLIER, *Gobernantes del Perú. Cartas y papeles*, T. XI, p. 295 ss.
57. Capitulo 2 de un Memorial de Juan de Belveder, datado en Lima el 30 de mayo de 1629. Archivo General de Indias. Lima, legajo 15.
58. MOREYRA-CESPEDES, *Virreinato Peruano. Documentos para su Historia*. (Lima, 1955), III, pp. 235-236.
59. MOREYRA-CESPEDES, *Ob. cit.*, III, pp. 293-295
60. Ministerio de Hacienda y Comercio. Archivo Histórico. Sección Colonial. Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos que se guardan en el Archivo Histórico (Lima, 1947), pp. 50-51.
61. *Relación de Gobierno del Virrey Manso de Velasco, Conde de Superunda*, editada por Fuentes, IV, pp. 235-236.
62. V. la obra de Dahlgren titulada *Voyages francaises a destination de la Mer du Sud avant Bougainville* (1695-1749), publicada en París en 1907, que se complementa con la monografía *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les cotes de l'Océan Pacifique*, publicada en París en 1909, y que comprende los eventos hasta la Paz de Utrecht.
63. El manuscrito lleva cartas coloreadas y mapas relativos a la expedición. Museo Británico. Add, 34.246. Manuscrito de 128 folios.
64. Archivo General de Indias. Audiencia de Lima, 576, Lib. 32, fols. 220-227.

NOTAS AL CAPITULO

65. *Relación de la Audiencia al Marqués de Casteldosrius*, publicada por LORENTE, II, pp. 297-302.
66. *Diario inédito de un viaje a lo largo de las costas de Chile y del Perú (1706-1707)*, en: *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*. (1960), número 62, pp. 18-27.
67. Archivo General de Indias. Cartas y papeles relativos al comercio ilícito y acusaciones al Marqués de Casteldosrius sobre connivencias y participación. 1707-1717. Legajo 482 y 483 de la Sección Audiencia de Lima.
68. Archives des Affaires Etrangères. Quai d'Orsay. Serie Memoires et Documents, vol. 6, fols. 176-182.
69. Archivo General de Indias. Audiencia de Lima, 521.
70. *Relación de Gobierno del Virrey Marqués de Castelfuerte*, publicada por Fuentes, II, pp. 250-252.
71. Ministerio de Hacienda y Comercio. Archivo Histórico, Sección Colonial. Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos que se guardan en el Archivo Histórico (Lima, 1947), pp. 63-65.
72. Despacho del Tribunal del Consulado de Lima, de 2 de enero de 1708. Archivo General de Indias. Lima, 482.
73. Archivo Histórico Nacional. Madrid. Consejo de Indias, legajo 20333.
74. MOREYRA-CESPEDES, *Virreinato Peruano. Documentos para su Historia* (Lima, 1955), III, pp. 272-273.
75. VILLALOBOS, *Contrabando francés en el Pacífico (1700-1724)*, en: *Revista de Historia de América*. (México, 1961), número 51, pp. 49-80.
76. *Revista de Indias*. (Madrid, 1965), XXV, Nos. 101-102, pp. 301 y siguientes.
77. *Memoria de Gobierno del Virrey Amat*. (Sevilla, 1947), pp. 211-216.

Capítulo III

LOS PIRATAS

LOS PIRATAS: FACTOR DE PERTURBACION

Es incuestionable que en razón de los perfiles románticos con que han sido adornadas las correrías de los piratas, no sólo en nuestro litoral, sino en todos los mares de la Tierra, conviene antes de entrar propiamente en la narración histórica de cada una de las expediciones que amagaron el ámbito marítimo peruano, formular ciertas apreciaciones sobre la actitud que, frente a semejantes individuos que se habían colocado al margen de las leyes internacionales y aun del Derecho Natural, adoptaron nuestros predecesores.

Por lo pronto, para un vasallo de la corona española de aquellos siglos, los piratas eran elementos anárquicos que se infiltraban con ánimo perturbador, en la estructura ordenada y minuciosamente reglada del imperio. Los filibusteros, bucaneros, corsarios y toda esa ralea inspirada únicamente por el propósito de botín, la codicia de la rapiña y el afán destructor de poblaciones y elementos culturales españoles, venían a ser sencillamente unos seres demoníacos que asolaban y entorpecían la obra civilizadora desplegada por las autoridades legítimamente constituidas, pero además con estruendo, con espectacularidad y con ostensible deseo de arruinar cuanto a lo largo de los años se había ido levantando. En suma, el orden arrollado por una voluntad desquiciadora, criminal y fanática; la razón atropellada por el vitalismo de bandas sin ley ni norma jurídica alguna.

Profundas razones de índole política, en lugar preferente, inspiraban la acción corrosiva y de desgaste del imperio español y de sus dominios emprendida por las potencias extranjeras que amparaban las correrías piráticas. Para nadie era un misterio que nuestro continente suministraba los elementos económicos esenciales con los cuales España sostenía en suelo europeo sus agotadoras campañas militares contra rivales que la acosaban por todos los flancos. Entorpecer, debilitar o, si era posible, producir el colapso total de esta afluencia de recursos que sustentaban el Erario metropolitano era uno de los objetivos que con más ahínco perseguían las naciones enemigas de España. Ningún recurso más eficaz que promover campañas de corso y de piratería, que condujeran a tan importante meta. No importaba que se actuara con doblez y con hipocresía, y que en muchas ocasiones estos elementos perturbadores gozaran de la protección, del amparo y en no pocos casos inclusive del auspicio desembozado de los gobiernos que aparentemente ofrecían a España su más zalamera sonrisa y deploraban oficialmente las acciones depredatorias de los mismos elementos que habían zarpado a banderas desplegadas y ostensiblemente de los principales puertos ingleses u holandeses. Si de la campaña el Estado obtenía una participación —como en el caso de Drake— tanto mejor: si los piratas realizaban la expedición por su cuenta y riesgo, de todas maneras el impacto de sus depredaciones se dejaría sentir y el comercio entre los dominios americanos sufriría una retracción, los aprestos militares y los preparativos de defensa consumirían importantes cantidades de los recursos fiscales, y la zozobra y la intranquilidad constituían un excelente clima espiritual para sembrar el descontento, la discordia y el malestar.

Este enemigo taimado, escurridizo y anárquico constituyó un flagelo muy considerable en las actividades marítimas. Mal podían desarrollarse éstas ante la incertidumbre de golpes de mano que redujeran a cenizas el esfuerzo de muchos años y arruinaran la economía más sólida. Son innumerables las comunicaciones de los virreyes en las que se trasluce la renuncia de los armadores y comerciantes para fletar barcos y emprender viajes ante el simple rumor de la presencia de velas enemigas en nuestras aguas. Muchas veces sólo se trataba de una ilusión óptica, algunas nubes contempladas por gente crédula o cuitada de inmediato se transformaban en una escuadra de enemigos que podía asaltar el lugar y saquearlo sin misericordia. Era necesario el transcurso del tiempo, a veces semanas, en las que se solía perder la oportunidad de una feria de intercambio en el Istmo, hasta que se desvaneciera aquel rumor y renaciera la calma. Otras veces, desgraciadamente la noticia era cierta, y la zozobra y la congoja cundían por todo el virreinato, provocando la preocupación y el desvelo de los gobernantes, que a su vez

se veían enfrentados ante situaciones que escapaban a la capacidad organizadora de los jefes militares o de marinos improvisados.

Mas no solamente gravitaba en este fenómeno de la existencia de la piratería el factor político y accesoriamente económico. Los problemas religiosos, tan agudos en aquellos siglos también intervenían en proporción considerable. La acción de los piratas estaba encaminada a socavar el credo enarbolado por España y defendido por ella en todas las ocasiones en que fuese necesario proclamar la rigurosa ortodoxia católica. De las guerras europeas derivadas de la Reforma surgieron los conflictos de credo con la Gran Bretaña y con los Países Bajos, que en torno del continente americano adoptaban la característica de acciones encomendadas a aventureros. De esta forma nace en la opinión general de los vasallos del Rey de España el concepto de pirata que está teñido más de matices sentimentales que de peculiaridades de orden jurídico. Un pirata, para los integrantes de la monarquía española de aquellos siglos, no era simplemente un sujeto que vive al margen de la legislación marítima establecida por el uso y la costumbre, sino un individuo que carece de hecho de los sentimientos que todo buen nacido debe poseer: amor a la patria, respeto a la propiedad, hidalguía, caballerosidad, fe en Dios y en su Estado.

Sobre estos tres puntos —política, arte de conducir la guerra y criterio religioso— el pueblo hispanoamericano enfocaba al pirata, en sus actos de barbarie. Por eso, las fechorías no se encuadraban dentro de una tabla de valores puramente utilitaria: eran, además, herejes, aun haciendo abstracción de sus agresiones contra la vida de hombres indefensos y localidades inermes.

En la literatura peruana existe inclusive un "ciclo de los piratas", reflejo muy expresivo de la intensidad con que este fenómeno caló en las letras. No es éste el lugar de inventariar la producción, principalmente épica, en que se aborda la presencia del pirata en nuestras costas, pero no puede omitirse por lo menos reclamar una fugaz atención a parcela tan sugestiva de nuestras letras.

Los audaces marinos que vienen a turbar la paz virreinal son los protagonistas paradójicos de aquellos poemas épicos, tales como el *Arauco Domado*, de Pedro de Oña, *Armas Antárticas*, de Juan de Miramontes y Zuazola, y otros posteriores como el *Poema de la Vida de Santa Rosa*, del Conde de la Granja, ya en los albores del siglo XVIII. Como la osadía y la intrepidez como materia poética dan de suyo bastante más que los pro-saicos preparativos de reclutar tropas, construir precarias defensas o alistar buques de guerra, transformando en naves artilladas a las que hasta ese instante se habían destinado al pací-

CALLAO



Sitio del Callao por naves enemigas.

fico tráfico de cabotaje, es en cierto modo inevitable que el interés de la acción dramática se centre sobre quienes encarnaban aquellas virtudes castrenses. Inclusive Miramontes y Zuazola no vacila en proclamar el "valiente corazón y ánimo fuerte" de Cavendish, cuyos perfiles de hereje y de enemigo de la fe omite por cierto señalar.

Está todavía por realizarse una investigación que de un modo perspicaz descubra también la repercusión de la piratería en el pensamiento popular. Sabemos de la reacción de las autoridades y del elemento oficial, pero sería muy sugestivo calar en ámbitos sociales diferentes en orden a la actitud que adoptaban frente a las noticias de la presencia de tales elementos disociadores en nuestras aguas. En algunos procesos inquisitoriales es posible rastrear vestigios del comportamiento de individuos procedentes de sectores plebeyos en este aspecto. Sale a relucir una cierta solidaridad con los piratas simplemente por el espíritu primario de ser la encarnación de enemigos de la ley y burladores de los poderes constituidos. En espíritus femeninos también se percibe cierta admiración por la audacia y el amor al riesgo que acusaban los piratas, aunque luego en sus hechos sólo demostrasen ser unas vulgares aves de rapiña y por lo general más inclinados a huir ante las escuadras virreinales, saciando sus bajos apetitos con la aprehensión de pequeños buques mercantes o saqueando pueblos costeros. El halo de leyenda forjado en torno de aquellos bandoleros no sufría daño con el relato de sus torpezas y sus depredaciones.

No escaseaban, entonces como en todas las épocas de la historia, los descontentos de la sociedad, los desairados en sus pretensiones, los pretendientes siempre insatisfechos, los sempiternos resentidos, que unían su causa idealmente con quienes podían significar el derrocamiento de un orden legalmente existente. Los ingleses, por ejemplo, jugaban con el señuelo de ofrecer un país en el que no existía la Inquisición y en donde la libertad irrestricta era un artículo de fe. Cavendish en las pos-trimerías del siglo XVI, y Brouwer, a mediados de la centuria siguiente, especulaban con la posibilidad de entenderse con los indios y libertar a los presos de las cárceles.

Cuando en 1599 abortó una conspiración cuyos cabecillas eran Luis de Cabrera y el Licenciado Juan Díaz Ortiz, con ramificaciones en Potosí y en Chuquisaca (Sucre), se vino a tener conocimiento que los encartados contaban con introducir ingleses por Buenos Aires que respaldaran su obra subversiva. Inclusive hasta algunas monjas en el Convento de la Encarnación en Lima cifraban sus esperanzas en la incursión de corsarios ingleses con el ánimo de que así obtuvieran libertad "para vivir en el mundo"¹. Secretamente también, disponían de la colaboración de los esclavos: cuando en 1579 el pirata Drake dio el primer

toque de alarma sobre la aparición de piratas en nuestro habitualmente tranquilo litoral, los negros escondieron los frenos y bridas de las cabalgaduras, a fin de entorpecer los preparativos que realizaban los principales vecinos limeños para constituir piquetes encargados de salir al encuentro del invasor.

Todo esto configura un interesante telón de fondo sobre el cual es necesario en todo momento proyectar la acción perturbadora de los piratas en nuestras costas. Es todavía prematuro evaluar la proporción en que estos factores de orden intelectual o sentimental pudieron actuar sobre la acción defensiva del virreinato, aunque desde luego puede adelantarse que por tratarse de núcleos muy reducidos o con escaso alcance dentro de la sociedad estamental de entonces, no es del caso atribuir un influjo muy acentuado a estos elementos, de hecho elementos al margen de la consideración colectiva y ejemplares dispersos y sin solvencia alguna.

En términos generales puede aseverarse, sin temor de incurrir en yerro de monta, que la opinión general, desde las altas autoridades hasta los grupos sociales mayoritarios, no miraban en los piratas sino personajes merecedores de repulsa, elementos de perturbación económica y en síntesis, algo que era necesario combatir y exterminar sin contemplación, puesto que voluntariamente se habían colocado al margen de la ley y de los principios que rigen la convivencia entre las naciones. Ni los objetivos que perseguían, ni los métodos que empleaban, ni los ideales que los inspiraban podían ser compartidos por la gente de orden, deseosa de bienestar y de llevar una vida pacífica. Sin embargo, tan aborrecibles individuos pondrán en conmoción más de una vez al virreinato peruano. A la reseña, siquiera esquemática, de esas expediciones se consagran las páginas siguientes.

RESONANCIAS DE LA PRESENCIA DE VAN NOORT

El siglo XVII, el más castigado por las invasiones piráticas de holandeses e ingleses, conforme se verá por el relato que sigue, se abre en la historia marítima del virreinato peruano con los amagos de la presencia de uno de tan molestos huéspedes, con todos los quebrantos que ellos traían consigo. Era el eco inevitable alcanzado en Europa por los éxitos que en sus correrías habían logrado en el último tercio de la precedente centuria filibusteros como Drake, Cavendish y Hawkins, aunque este último a la postre cayera en manos de las fuerzas marinas que salieron en su persecución. Las considerables riquezas que en sus incursiones al Océano Pacífico habían caído en manos de los invasores, despertaron tal codicia entre los súbditos de las naciones

enemigas de la monarquía española, que el tomar parte en un viaje de corso a las remotas comarcas del Perú era el principal incentivo de gobiernos envidiosos, compañías comerciales ávidas de botín, y aventureros dispuestos a correr cualquier albur a cambio de saquear las indefensas poblaciones de nuestro continente.

Ante todo conviene puntualizar que las actividades de piratas y corsarios de toda laya, miradas como hazañas románticas y como despliegues de bizarría espectacular, han sabido concitar el interés de la gente, sobre todo como un socorrido tópico para escritores que por medio del cuento y de la novela de imaginación han creado un ambiente de admiración en torno de los protagonistas de aquellas acciones. Mas la realidad histórica, recogida en documentos y papeles de la época, nos muestra una imagen muy distinta de ese flagelo de los mares, que ha existido desde las más rêmotas épocas. El cortejo de depredaciones, de villanías y de infamias que va jalonando su presencia en todos los casos en que intervienen tales bandidos del mar, nos sitúa ante uno de los aspectos menos recomendables de la actividad humana.

A despecho de los reveses que algunos piratas sufrieron, ya por efecto de la resistencia opuesta por las escuadras del virreinato o por elementos armados en el litoral, ya como consecuencia de las fuerzas de la naturaleza, desencadenadas en forma de furiosas tormentas, calmas interminables o fatales obstáculos, lo cierto es que los armadores de diversos puertos europeos, engolosinados con las ricas presas obtenidas en las expediciones a otros puntos del continente, tentaban fortuna una y otra vez, sin desanimarse ni experimentar desaliento.

Tal ocurrió en los años finales del siglo XVI. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales equipó una flota compuesta por la urca de 500 toneladas *El Mauricio*, el *Enrique Federico*, más dos yates auxiliares, el *Concordia* y el *Esperanza*. De estas unidades, sólo la primera regresó a su punto de partida; el *Enrique Federico* se perdió en las proximidades del Cabo de Hornos, y sucesivamente naufragaron las otras dos naves mencionadas. La expedición corría al mando de Oliver van Noort, y zarpó de Rotterdam en julio de 1598; en diciembre del año siguiente las velas holandesas fueron avistadas en las alturas de Concepción (Chile).

Las autoridades virreinales no estaban desprevenidas. Como es sabido, por Cédula de 16 de abril de 1591 estaba ordenado que la flota del Mar del Sur estuviese siempre en pie de guerra, con cinco naves listas para hacer frente a cualquier emergencia. Inclusive los eclesiásticos estaban aleccionados para contribuir económicamente en estas oportunidades, ya que se trataba de rechazar a quienes aparte de cometer depredaciones, signifi-

caban un peligro por sus ideas religiosas, por ser gente de confesión luterana, anglicana o de otros credos heréticos. El propio Arzobispo Toribio de Mogrovejo aportó en esta ocasión un donativo de cinco mil ducados de a once reales².

Gobernaba el Perú el Virrey don Luis de Velasco que recibió la primera noticia el 22 de junio de 1599, por intermedio de una comunicación de la Nueva España, en que se le prevenía que habían salido de Holanda varias naves, con designios de cometer depredaciones en las costas del Pacífico. A los piratas se les había asegurado toda clase de éxitos, y traían consigo dos pilotos que ya anteriormente habían surcado por el Pacífico integrando las tripulaciones de las naves de Drake y Cavendish. Formaban las fuerzas invasoras unos ochocientos hombres, dotados de armamento ligero y pesado, así como de elementos de desembarco, aparte de técnicos en ingeniería. Además, traían abordo de las naves mercaderías para atraer a los indios en los puntos donde pudiesen pie en tierra.

El 2 de diciembre del mismo año, al anochecer, llegó un navío de Chile al puerto del Callao, conduciendo informaciones de las autoridades de aquella comarca relativas a la presencia de los holandeses en aguas del Sur. Esa misma noche, el Virrey Velasco despachó avisos tanto hacia el Sur como hacia el Norte, dando cuenta del peligro que se cernía sobre el litoral, y que rápidamente se preparasen fuerzas para repeler cualquier intento de desembarco, aparte de alejar todos los víveres que pudiesen caer en manos de los invasores.

Al día siguiente, después de haber celebrado acuerdo general, se trasladó el Virrey al Callao para dirigir personalmente las labores de preparar las embarcaciones que hubiesen de salir a hacer frente a los holandeses. Sin perjuicio de estas actividades, mandó reclutar gente para servir dichas embarcaciones y se alistó un navío nuevo y grande, que había pertenecido a un particular, en el cual se colocó artillería y los pertrechos necesarios para convertirlo en un buque de guerra.

El 8 del mismo mes, por la tarde, largó ancla en el Callao uno de los navíos holandeses que había integrado la expedición de Van Noort, y que al atravesar el Estrecho de Magallanes, como consecuencia de una tormenta, perdió el contacto con el resto del convoy, y fue a dar al puerto de Valparaíso, donde por hallarse la gente que en él viajaba muy enferma y urgida de provisiones, se entregaron al Corregidor Jerónimo de Molina. Este, una vez que extrajo de las bodegas el cargamento, envió el navío al cuidado del Capitán Antonio de Ulloa, acompañado de cuatro soldados, algunos indios, y un corto número de marineros holandeses, reteniendo en Santiago al Capitán y ventidós de su misma nacionalidad.

El Virrey Velasco mandó examinar a los seis marineros que habían llegado al Callao, cada uno de por sí, manteniéndolos apartados los unos de los otros para evitar que se pusiesen de acuerdo. Entre estos individuos figuraba el Condestable de la artillería, el Contramaestre, el carpintero y los restantes eran marineros y grumetes. De sus declaraciones dedujéronse los propósitos que habían inspirado la expedición, los efectivos con que contaban los holandeses, y de la capacidad de llevar adelante sus intenciones era prueba fehaciente el estado del barco que se hallaba en el Callao, que con ser el menor del convoy, conducía diecinueve piezas de artillería, más otras dos en lastre, aparte de todos los aparejos necesarios para acciones bélicas.

El 13 de diciembre llegaron desde Guayaquil, a bordo de un navío, 280 soldados que se habían reclutado en Quito, con los cuales se acabó de completar el número de gente necesaria para servir en la escuadra.

El 23 de diciembre llegó un barco pequeño, procedente de Concepción, con noticias de que los corsarios continuaban en la isla de Santa María, disponiéndose a desembarcar. Para demostrar sus propósitos de paz, habían escrito a las autoridades de Concepción, manifestándoles que no abrigan designios hostiles, y que estaban dispuestos a comprar víveres, a fin de reabastecer la Capitana y la Almiranta, la primera de unas quinientas toneladas de desplazamiento, y la segunda, algo menor, de unas trescientas cincuenta. Solicitaban asimismo un piloto que los guiase en la entrada a la bahía de Concepción.

Con las informaciones que por este conducto llegaron a conocimiento del Virrey Velasco, combinadas con las que se habían podido obtener de boca de los seis prisioneros que se hallaban en Lima, se celebró un consejo de guerra, en el que se hallaron presentes personas prácticas y de experiencia en asuntos de guerra marítima, para encarar el plan de acción inmediato. Tras de maduras deliberaciones, se convino en despachar dos galeones y un patache a Chile para hacer frente a los piratas, y el resto de la armada virreinal se adelantara hasta Pisco o Paracas, a esperar la flota enemiga, en el caso de que ésta consiguiera eludir a los tres navíos mencionados en primer término. Además, se tenía la certidumbre de que a ese punto de la costa peruana se dirigían tradicionalmente los invasores, como punto de referencia.

El 1º de enero de 1600 se hicieron a la vela del puerto del Callao, con destino a Chile, el galeón Almiranta de la armada, el ya referido que perteneciera a un particular y que se había dotado de artillería, y el patache. Por General de estas naves iba don Gabriel de Castilla, y como Almirante don Francisco de Córdova, que en otras oportunidades ya había asumido las funciones de General; los acompañaba un marino de una dilata-

da hoja de servicios en estos mares, el Almirante Hernando Lamero. Los efectivos sumaban cerca de trescientos hombres, muy bien armados, con abundantes provisiones y artillería. La consigna era buscar a los enemigos y batirlos si no eran muy superiores en poderío; en caso de reconocer esta superioridad, las naves de la flota virreinal debían retener siempre a la vista a sus adversarios, ganándoles el barlovento, para que no pudiesen cometer daños en el mar ni desembarcar en ningún punto del litoral. En caso de no hallarlos, deberían mantenerse cruzando por aquellos parajes australes hasta mediados de marzo, ante la eventualidad de que pudiesen entrar nuevas embarcaciones enemigas. Vencido este plazo, regresarían a Arica, a recoger la plata de Potosí que allí se embarcaba³.

El 13 de enero, a las órdenes del General don Juan de Velasco, secundado por don Pedro Ozores de Ulloa, que hacía de Almirante, compartiendo el cargo con el veterano Miguel Angelo Filipponi, se hicieron a la vela otros cuatro galeones, un patache, y el pequeño navío flamenco apresado en Valparaíso. Esta agrupación se dirigió a Sangallán, con orden de mantenerse allí aguardando a ver si caían los enemigos o algún aviso de la flota que había zarpado con rumbo a Concepción. Esta flotilla condujo unos seiscientos hombres de guerra, entre los que se contaban muchos voluntarios, y disponían de diecinueve bocas de fuego⁴.

Luego que se hizo a la vela esta escuadrilla, a fin de que el puerto del Callao no quedase desguarnecido, se mandó que en la galera surta en la rada se constituyera un piquete de tropa. Además se ordenó alistar un galeón nuevo, de cuatrocientas toneladas, que se encargó al Almirante don Francisco de Alderete Maldonado.

Desde el instante en que el General don Juan de Velasco zarpó con rumbo a Sangallán, se recibieron continuamente informaciones detalladas sobre el curso de su navegación, que se desarrolló con algunas dificultades por no poder mantenerse en el convoy el navío flamenco, que era de inferiores condiciones de navegabilidad. El 15 de febrero se cursó instrucciones a Velasco para que destacara al galeón y a la galizabra al puerto de Arica para embarcar la plata procedente de Potosí, pues aunque como se ha visto el General Castilla había recibido también instrucciones similares, en razón de ser inciertas las cosas de la mar, se evitaría de este modo que por algún incidente imprevisto se quedaran los caudales reales y de particulares sin poder ser trasladados a Panamá.

El 28 de febrero se envió orden al General Velasco para que de inmediato retornara al Callao, por ser ya tiempo impropio para que las naves holandesas avanzaran desde el Sur hasta las inmediaciones para las singladuras hasta Panamá.

El 10 de marzo entró en el Callao el galeón Capitana de la Armada, y las demás unidades que venían junto con él tuvieron que quedar fuera de la bahía por haber sobrevenido vientos adversos, que cesaron sólo el 11 y el 12.

El 13 de abril, por la tarde, llegó un barco de aviso procedente de Chile, despachado por el General Castilla, informando al Virrey de haber llegado con felicidad a su destino el 13 de febrero, pero que no había hallado rastro alguno de los piratas, por lo que había decidido regresar a Arica, como se le había instruido. Allí se hallaba el 1° de abril, recibiendo la plata procedente de Potosí, con intención de hacerse a la vela con rumbo al Callao dentro de seis u ocho días. El patache se quedó en la costa de Chile, con orden de permanecer en aquellos parajes hasta finales de marzo, y que en su derrota de regreso al Callao, debía reconocer detenidamente todos los puertos, a fin de salir de una vez por todas de dudas sobre el paradero de los piratas.

El 14 de abril llegó al Callao un navío procedente de Chile, con aviso de que el 28 del mes anterior habían tocado en Valparaíso (de donde había salido el General Castilla y la escuadra el 2 del mismo) dos navíos de corsarios pequeños, que se limitaron a pegar fuego a otros tantos que había surtos en el puerto, y adueñarse de un tercero, haciéndose a la vela de inmediato con rumbo desconocido. A los vecinos que contemplaron estas fechorías desde la playa, les pareció que una de las dos embarcaciones que enarbolaba bandera holandesa era el patache que había dejado don Gabriel de Castilla, que probablemente había caído en manos de los piratas.

El convoy al mando de don Gabriel de Castilla llegó al Callao, procedente como queda dicho de Arica, el 20 de abril por la noche, aunque sólo al día siguiente entró en la rada.

El 5 de mayo, ya muy entrada la noche, llegó al Callao un navío de Nazca, que dio aviso que dos días antes había tropezado con un barquito que venía de Chile, cuyo Capitán Francisco de Ibarra le dijo que había sido apresado por los enemigos, pero sin tardanza éstos le echaron en tierra. El mismo día llegó otro aviso del Corregidor de Santa, dando cuenta que había llegado a esa localidad un portugués, el cual manifestaba que viniendo en un navío desde El Realejo, le había capturado una urca de cerca de cuatrocientas toneladas, con una lancha con dieciocho mosqueteros, que le saliera al encuentro, y así lo había capturado a él y a otros ocho hombres, a quienes sorprendieron los holandeses a finales de marzo sobre el cabo de San Francisco, en la costa ecuatoriana. Añadió el portugués que al cabo de tres días lo echaron a tierra cerca de Manta.

El 6 de mayo llegó al Callao el barquito en que viajaba el mencionado Capitán Ibarra, el cual dio cuenta que habiéndole dejado el General don Gabriel de Castilla al mando del patache,

en la isla de Santa María, cayeron sobre él dos navíos de corsarios holandeses, y aunque intentó darles caza, al cabo de un día y una noche de persecución, vino a faltarle el viento y lo alcanzaron, capturándolo. De allí lo condujeron al puerto de Valparaíso, donde —como queda dicho— quemaron dos embarcaciones, y continuaron su navegación hasta Huasco, donde el 5 de abril echaron en tierra a Ibarra y a los demás miembros de la tripulación del patache, excepto el piloto y dos negros que retuvieron. Confirmó que estas naves holandesas pertenecían a la escuadra de Van Noort, y que su plan de acción consistía en saquear los puertos de Arica, Quilca, Paita, Guayaquil y el cabo de San Francisco, para robar lo que hallasen, y continuar posteriormente a las costas de Centroamérica, donde repetirían sus fechorías. De dichas naves, una era la Capitana, que llevaba 24 piezas, y la otra un navío pequeño, de unas cincuenta toneladas de desplazamiento.

El 8 de mayo se despachó al General don Juan de Velasco, al frente de cuatro galeones y un patache, formando la Armada que conducía los caudales al Istmo de Panamá, si bien la Capitana y la Almiranta no llevaban plata, a fin de que si tropezaran con el enemigo estuviesen en condiciones de combatir sin entorpecimiento alguno.

El 13 de mayo llegó noticia procedente de Paita, dando cuenta de que a una nave peruana la habían perseguido cuatro de corsarios hasta Punta Aguja.

El 1º de julio llegó al Callao un barco procedente de Arica, dando cuenta de que el 18 del mes anterior había fondeado frente a aquel puerto una de las naves grandes corsarias, y que secundada por dos lanchas intentó extraer un buque que estaba anclado, pero al disparársele varias piezas de artillería desde tierra, acertando un balazo en una de las naves agresoras, desistieron los holandeses de su propósito.

De inmediato se hizo circular la noticia de la presencia de estos piratas en las inmediaciones de territorio peruano. El 8 de julio zarpó nuevamente don Gabriel de Castilla con uno de los galeones reales, tres navíos de particulares, y una lancha muy bien artillada, con dotación en junto de unos cuatrocientos hombres, con instrucciones de avanzar hacia el Sur una corta distancia. Como se suponía que los piratas pudiesen haber pasado de largo frente al Callao, y que no dejarían de tocar en Paita, se dispuso que el Almirante Hernando Lamero saliera con tres navíos y otra lancha en persecución de los invasores, buscándolos por los puertos y cabos y asegurar la navegación de las embarcaciones procedentes de Panamá y la Nueva España. Como don Gabriel de Castilla no encontrase enemigos, retornó al Callao para servir de protección mientras la escuadra de Lamero se hallaba recorriendo el sector del Norte.

El 17 de julio llegaron noticias del Corregidor de Santa, con arreglo a las cuales el 11 del mismo había estado frente a aquel puerto uno de los navíos grandes de los corsarios, pero que no se atrevió a desembarcar, continuando viaje el mismo día. Al siguiente había recalado allí el Almirante Lamero, con dos navíos de su flotilla, y en cuanto se le informó de que allí había estado el enemigo, zarpó en su búsqueda⁵.

En efecto, Van Noort, reconociendo su inferioridad frente a una escuadra decidida a exterminarlo, sabedor además de que las fuerzas enviadas por el Virrey del Perú iban resueltas a ofrecerle batalla, resolvió alejarse de las costas peruanas, y enderezó su derrota hacia el Oriente, enrumbando a las islas de los Ladrones, de donde prosiguió a las Filipinas, para rendir viaje en Rotterdam.

Ante la actitud asumida por el pirata de eludir combate y alejarse de nuestros mares, Lamero se limitó a patrullar la costa que demora hasta la bahía de San Mateo (Ecuador). Por su parte, Velasco que había recibido el encargo de conducir a Panamá la plata destinada a la metrópoli, al llegar a su destino, por orden del Presidente de la Audiencia que radicaba en el Istmo, don Alonso de Sotomayor, continuó en seguimiento de la derrota de los piratas hasta las costas de la Nueva España (junio de 1600). En esta travesía Velasco avanzó hasta California, en donde zozobró la Capitana, a cuyo bordo iba el propio Velasco, perdiéndose toda la gente que con él iba, por haber encallado la nave en uno de los bajíos de la costa mal conocidos. Las otras dos embarcaciones regresaron sin novedad al Callao, donde largaron ancla en 1602⁶.

En cuanto a la suerte de los prisioneros capturados por los españoles, sufrieron carcelería hasta que el Rey dispusiera de ellos. A los de nacionalidad holandesa se mandó poner en libertad; en cuanto a los de origen inglés, se les suministró racionamiento por cuenta del Estado, y se les envió a España, bajo partida de registro, con destino a la Casa de la Contratación de Sevilla, a tenor de la Cédula de 21 de febrero de 1607⁷.

La consecuencia inmediata de la presencia de la flota de Van Noort en aguas del Pacífico fue la Cédula dictada por el Monarca en 7 de octubre de 1602, con arreglo a la cual se instruyó al Virrey Velasco para que aprestara dos galeones y los enviara a la costa de Chile, a fin de hacer frente eventualmente a los aventureros que intentasen penetrar por el Estrecho y cuya base de reaprovisionamiento solía ser, como ya queda dicho, las islas de la Mocha o la de Santa María⁸.

LA EXPEDICION DE SPILBERGUEN

.....
para empeñarlos en tan arduas empre-
sas, la misma rapiña, la falacia, y la
ambición por sí los intereses.

Conde de la Granja, *Vida de Santa
Rosa* [...] *Poema heroyco* [...] (Madrid,
1711), XI, CXI.

Durante el gobierno de don Juan de Mendoza y Luna, Marqués de Montesclaros, sembró la alarma en aguas peruanas el pirata holandés Jorge Spilberguen, alemán de oriundez, pero al servicio de la Compañía Holandesa de las Indias.

En agosto de 1614 zarpó de Amsterdam, al frente de cuatro navíos recién salidos de los astilleros: la Capitana *Gran Sol*, que desplazaba 1.400 toneladas, la Almiranta *Luna*, con setenta piezas de artillería, la fragata *Venatoria*, con 1.260 toneladas de registro y la *Lucero*. Integraban el convoy también unidades auxiliares de menor porte, y las fuerzas de desembarco sumaban unos 400 hombres. En el Estrecho se perdió uno de los bajeles y en mayo de 1615 surcaban ya las aguas del Pacífico. En las costas australes de Chile devastaron las islas de la Mocha y de Santa María; en Valparaíso, a fin de evitar que la ciudad cayera en manos de los holandeses, sus propios moradores incendiaron el caserío, frustrando de esta suerte los proyectos del corsario.

Una embarcación ligera que había avistado a la flota invasora en las cercanías de Chiloé, consiguió adelantarse al enemigo y poner en estado de alerta la costa del Perú. Era voz muy difundida que los holandeses venían a dar la libertad a los esclavos, declarándolos por hermanos, e inclusive sentaban a la mesa a cuantos caían en sus manos, para demostrarles que las promesas no eran falaces. Para repeler cualquier intento de desembarco sólo muy menguadas fuerzas podían ser reclutadas en aquellas circunstancias de apremio. Cuenta un testigo que lograron reunirse unos tres o cuatro mil hombres de las milicias, pero se trataba de comerciantes, gente de etiqueta, muy galanes y almidonados, pero sin experiencia ni conocimientos elementales para dar fuego a los arcabuces, con balas que no correspondían al calibre de la artillería, y con armas blancas que se quebraban con el óxido y la herrumbre⁹.

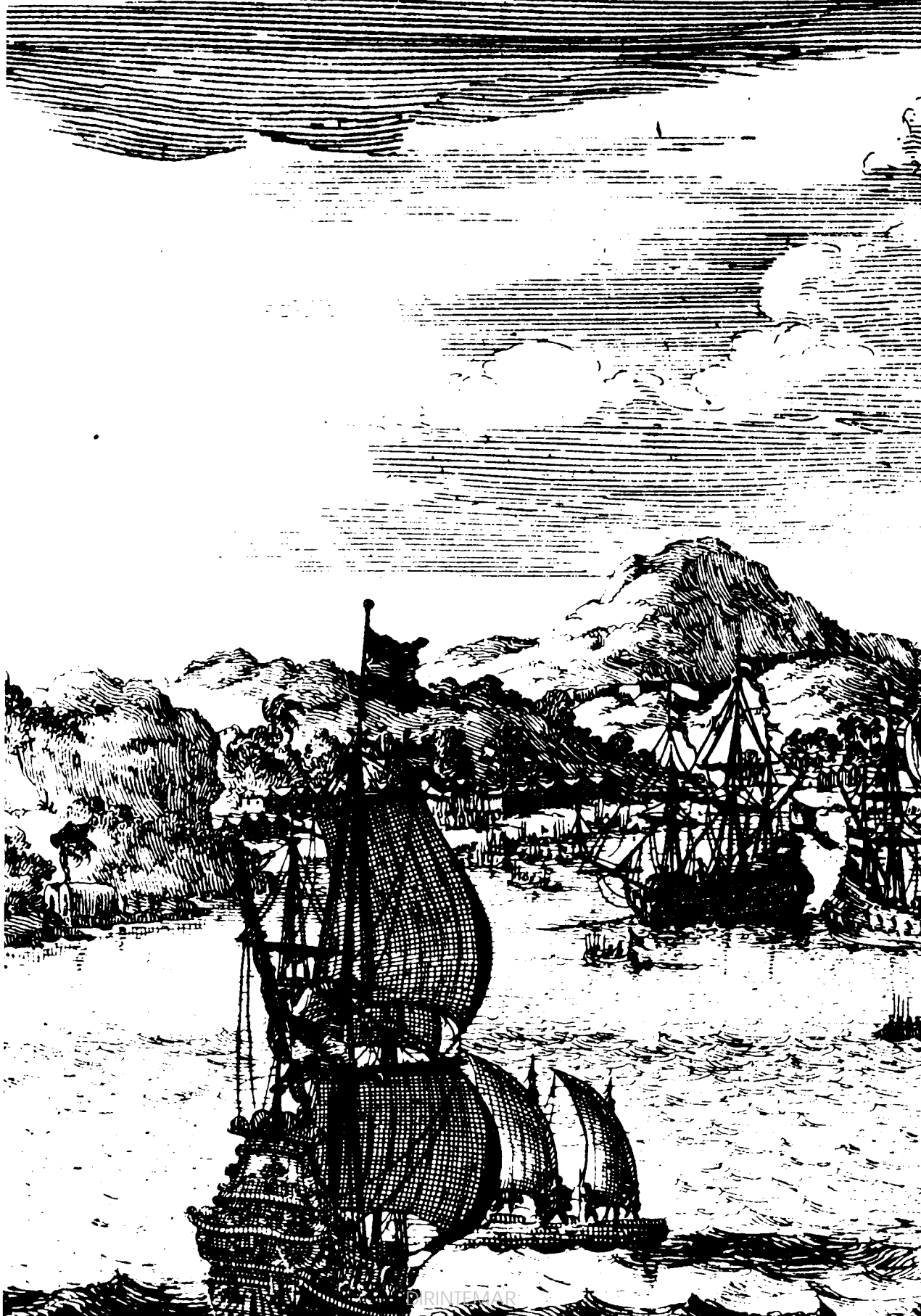
El Virrey mandó aprestar las naves que pudiesen salir a hacer frente al invasor, y en poco más de veinticuatro horas logró poner en estado de defensa al Callao. Los vecinos notables de Lima ofrecieron sus armas y personas para enrolarse, y aunque su bizarría no está en discusión, a juicio de los entendidos su pericia militar y la destreza en el manejo de las armas se hallaban muy por debajo de tales arrestos.

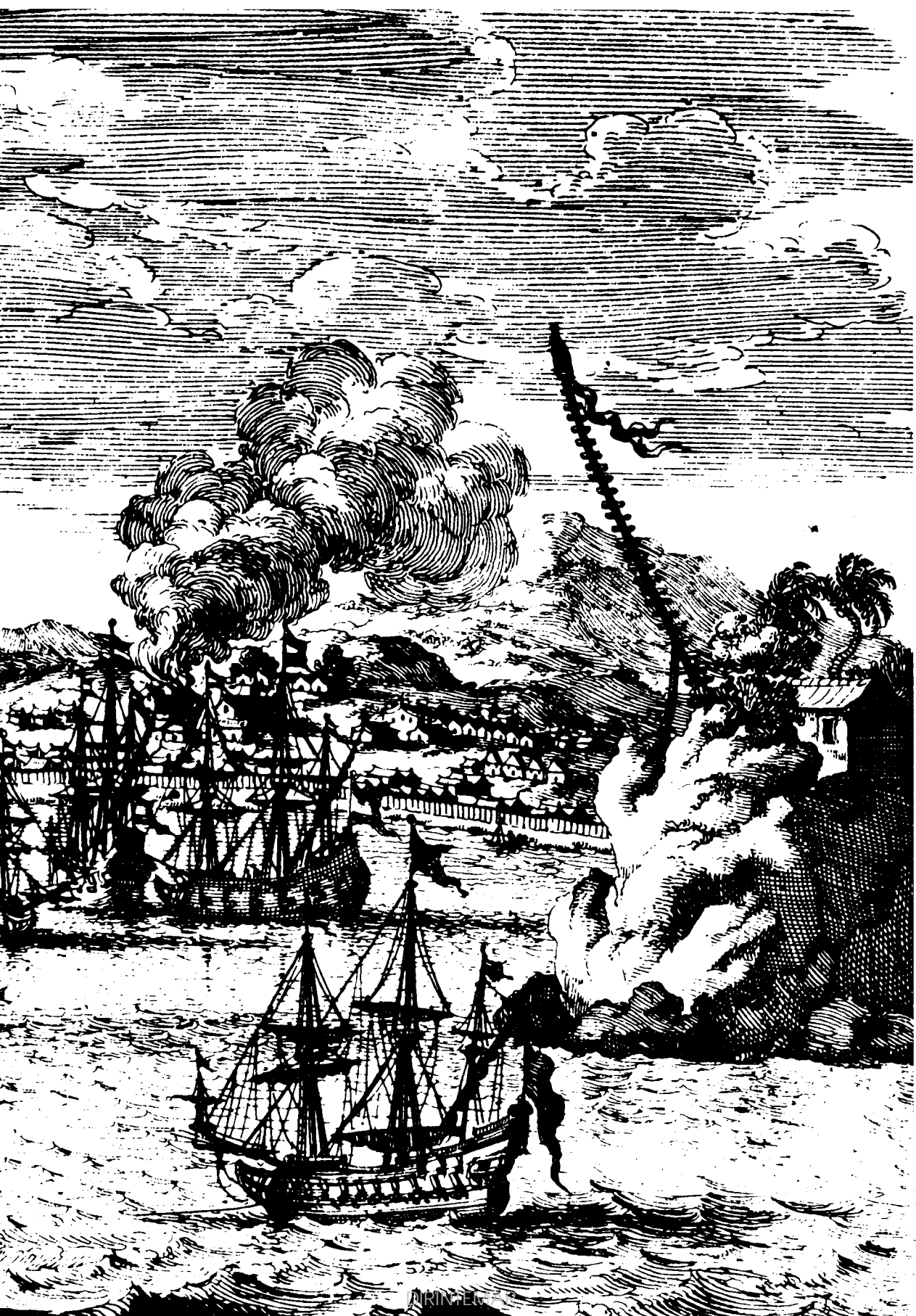
La flota virreinal estaba constituida por tres navíos. Se colocó a las órdenes de un caballero muy valiente y calificado por sus hazañas, sobrino del Marqués de Montesclaros, que respondía al nombre de don Rodrigo de Mendoza, que desempeñaba a la sazón las funciones de General de la guarnición del Callao. Estaba a sus inmediatas órdenes el Almirante Pedro Fernández del Pulgar. La escuadra virreinal recorrió las costas que se extienden hacia el Sur, hasta Valdivia en Chile, sin topar con enemigo alguno. Estimando que habiendo tomado éste altura y se hubiese cruzado con la escuadra virreinal y entre tanto se hallara frente al Callao, el General Mendoza optó por regresar al puerto de origen. A poco se supo con certeza que las naves enemigas habían sido avistadas frente a la costa de Cañete, y a fin de acometerlas, volvió Mendoza a zarpar con rumbo al Sur el 12 de julio de 1615. Reforzada para esta campaña, la escuadra peruana se componía de tres galeones: el *Jesús María*, que enarbolaba las insignias de Capitana, construido en Guayaquil en 1604, con una dotación de 72 marineros, más 32 artilleros que servían 26 piezas; el *Visitación*, que actuaba de Almiranta, con 24 marineros y 13 artilleros para atender doce piezas, y el *Candelaria*. De los nombrados, el segundo barco tenía por sobrenombre *La Inglesa*, por haber sido capturado a Hawkins en 1595. Integraban el convoy una galera, *La Trinidad*, con dieciséis plazas de soldados y veinticuatro forzados; los bajeles *Carmen*, propiedad del banquero don Juan de la Cueva, que ofrecía su nave con el Capitán Diego de Saravia; el navío *San Diego*, al mando del Capitán Pedraza, con 80 soldados, y un patache, *Santa Ana*. Al día siguiente salió del Callao una nave pequeña, perteneciente al comerciante Juan Duarte, que viajaba al mando del Capitán Albendín.

En junta de guerra se debatió si era más prudente aguardar a los holandeses dentro de la rada del Callao, al abrigo de las fortificaciones emplazadas en tierra, o salir al encuentro de la armada enemiga. Esta última opinión la sustentaba el General Mendoza, y en ella convino su tío el Virrey. En las naves principales, de las cuales la Capitana estaba al mando de don Fructuoso de Ulloa, y la Almiranta estaba a cargo de don Pedro Fernández del Pulgar, se embarcaron vecinos de primer rango. En la Capitana miembros de las familias limeñas de Colmenero, Silva, Villela, Maza, Zavala, Portugal, Solórzano, Guerrero, Zamudio, Cerda, Jáuregui, Ayala, Infantas, Saavedra, Campuzano, Bedoya, Santa Cruz, Leiva y Llano. En la Almiranta prestaban servicios individuos de familias de tanta prestancia como los Toledo, Francia, Tenorio, Aguila, Espina, Cisneros, Palomino, Salinas, Cartagena, Merlo, Garcés, Vásquez de Acuña, Tamayo, Medina, Perlaes, Aramburu, Oznayo y Palomino. Finalmente, en el tercer galeón iban gentes del linaje de Ulloa, Avellaneda,

La flota de Spielberguen sobre Paita.

387





Alvarado, Figueroa, Salgado, Mudarra y Andrade. De muchos de los apellidos mencionados todavía se conservan los nombres en las viejas calles de Lima, lo cual revela la importancia de la gente que navegaba a bordo de las naves de la escuadra virreinal.

Entre los signos que presagiaron el descalabro, los cronistas refieren que en la víspera del combate tan desfavorable para la armada peruana, se vio que estando el cielo sereno, pudo reconocerse un cometa que despidiendo centellas, cruzó la bóveda celeste de Norte a Sur, y desapareció precisamente sobre Cañete.

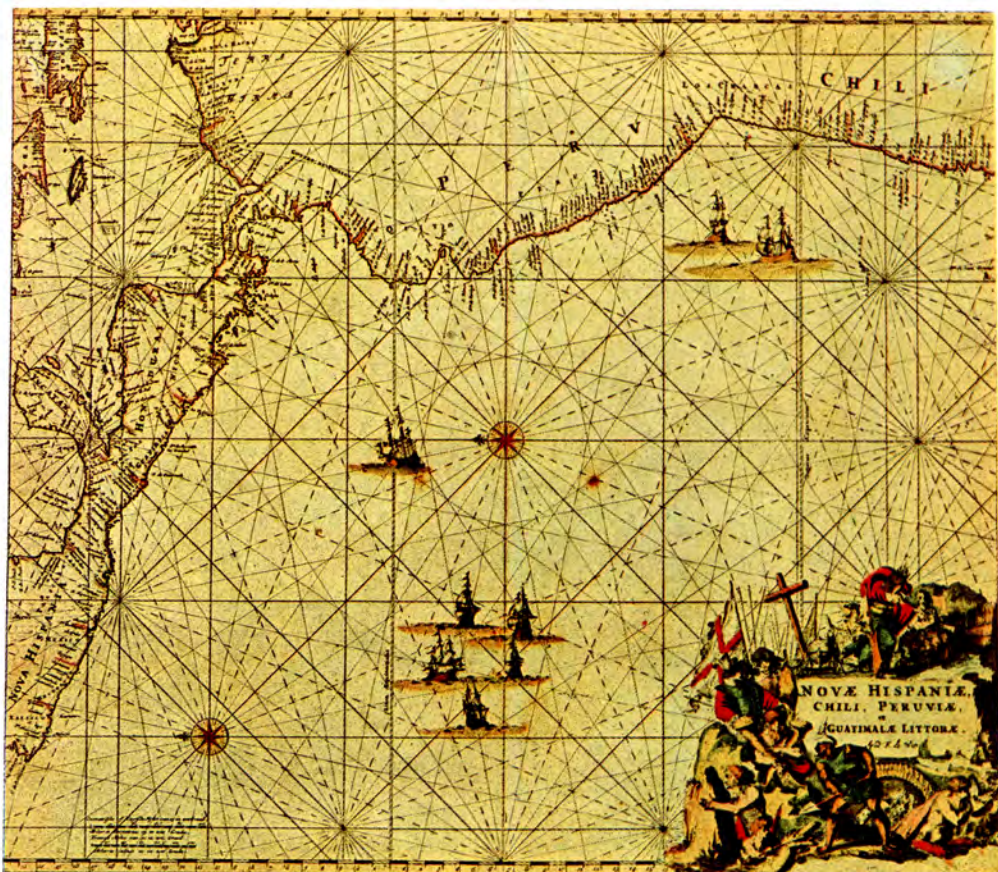
Tras de navegar cinco días a la bolina, alrededor de las cinco de la tarde del 17 de julio se avistaron ambas escuadras a la altura de Cerro Azul. Aunque vencido el día y ya a punto de obscurecer, Mendoza se obstinó en ofrecer combate, aunque los principales y más avezados marinos le aconsejaron diferir la acción para la mañana siguiente, en que la escuadra peruana pudiese evolucionar en forma más favorable en relación con el viento, que ayudaba al adversario.

Un cañonazo desde la Capitana anunció al enemigo que los navíos peruanos estaban dispuestos a ofrecer combate. Los holandeses, con otro disparo, manifestaron aceptar el desafío. Los buques de una y otra escuadra evolucionaron sin demora a fin de adoptar el dispositivo táctico más apropiado a sus respectivos planes de acción. Los holandeses, que con astucia se colocaron a barlovento, contaban así ya con una ventaja inicial en la refriega que no tardó en desarrollarse con ardor por ambas partes.

El General Mendoza abrió fuegos sobre la nave principal de los holandeses, pero la *Venatoria* acudió en defensa de ella, librándola de un seguro hundimiento. El combate se generalizó sin tardanza, y en un principio las acciones ofrecieron un cariz favorable a los peruanos, que consiguieron tener prácticamente rendida a la *Luna* de los holandeses, merced a la hazaña sin par de un soldado, Martín Flores, que saltó al abordaje y con su espada y rodela mató a varios holandeses. Cuando ya se cantaba la victoria, llegó en auxilio de Spilberguen uno de los bates, con refuerzo de gente, de suerte que el intrépido Flores tuvo que ceder posiciones y refugiarse en el castillo de popa, donde arrancó la bandera de combate holandesa, y ciñéndosela al cuerpo, se arrojó al mar, aunque pudo ser rescatado por el *Jesús María*.

Pronto cayeron sobre los combatientes las sombras de la noche y el viento dejó de soplar: Mendoza, con más arrojo que discreción, trató de cortar la huida a su rival. En medio de las tinieblas ocurrió una lamentable confusión: la gente del *Jesús María* divisó a una nave y desconociéndola, creyóla enemiga, asestándole una andanaba y remató la acción embistiéndola de proa, a fin de capturarla al abordaje. Por desgracia, se trataba de la

Las costas del Pacífico desde la Nueva España
hasta Chile. (Museo Naval del Perú).
Foto: Fernando La Rosa.





El Virrey Don Juan de Mendoza y Luna, Marqués
de Montesclaros (Museo Nacional de Historia).
Foto: Manuel Romero.

unidad de la propia escuadra peruana, el galeón *Visitación*, comandado por el Almirante Fernández del Pulgar, que comenzó a hacer agua y en pocos minutos zozobró, ahogándose la mayoría de sus tripulantes. Algunos consiguieron asirse a maderos que flotaban, entre ellos figuraba la famosa Catalina de Erauso, la *Monja Alférez*, un fraile franciscano, el P. Cristóbal Ruiz, y contados náufragos más. En total, las bajas peruanas ascendieron en esta desdichada acción a 420 hombres, sin contar los heridos.

Más experimentado, Spilberguen pudo maniobrar para recoger los pocos sobrevivientes y hacerlos prisioneros ofreciéndoles la vida. Entre los náufragos se hallaba el propio Almirante Fernández del Pulgar, pero éste prefirió sepultarse en las aguas antes que darse a partido a los holandeses. Junto con él perecieron los conspicuos vecinos limeños que se han nombrado.

El desastre se complementó con la pérdida del patache, que en medio de la confusión resultó rodeado de naves enemigas. El Capitán Albendín, cediendo al número, prefirió echar su embarcación a pique, ahogándose con él todos los que se hallaban a bordo, entre ellos otro franciscano, Fray Alonso Trujillo.

Las pérdidas sufridas por los holandeses no fueron tampoco reducidas: un navío hundido y serios desperfectos en la arboladura y obra muerta de los restantes, sin contar unas cien bajas en la dotación de ellos. De hecho, ninguna de las dos armadas quedó en condiciones de reanudar el combate interrumpido por la obscuridad. Entre los escasos prisioneros peruanos que cayeron en poder de los holandeses, de los cuales dieciséis lograron recobrar la libertad huyéndose en Huarmey, figuraba un comerciante, Francisco Sánchez Jiménez. Se supo por éste que los piratas traían dos cartógrafos o pintores que delineaban prolijamente toda la costa, trazando mapas y derroteros para futuras incursiones. También por el mismo conducto se tuvo conocimiento que a bordo de las naves holandesas viajaban más de veinte extranjeros, que habían tenido anteriormente en Lima tienda abierta, y que en realidad habían desarrollado una intensa labor de espionaje.

El General Mendoza, a bordo del *Jesús María* se replegó a Pisco para reparar sus averías. En esta nave viajaba el siervo de Dios Fray Juan Gómez, que había realizado un milagro, rescatando de las aguas a un pilotín que cayera con muerte segura¹⁰.

El resultado de este memorable combate llenó de estupor y de luto a la capital del virreinato, tan pronto llegaron las noticias del descalabro.

Envalentonado el corsario holandés con la victoria que tan cómodamente se le había venido a las manos, avanzó sobre el Callao, y al abrigo de la isla de San Lorenzo, comenzó a reha-

cerse de los destrozos sufridos durante la refriega. El martes 21 de julio, por la tarde, se acercó al puerto, pero como en tierra se habían adoptado todas las prevenciones para atajar un eventual desembarco, los holandeses no hicieron el menor intento por echar su gente en la costa, limitándose a cruzar frente a la rada, "*haziendo cocos a la ciudad de Lima por ser ciudad sin defensa alguna, natural ni artificial*"¹¹.

Las hostilidades se redujeron a unos cuantos disparos por elevación que lanzaron los holandeses contra la plaza, que fueron contestados desde tierra con la única pieza de artillería de sitio de que se disponía, una culebrina real, pues todas las restantes se hallaban a bordo de las naves que habían participado en la batalla naval de Cerro Azul. Dicho cañón era manejado por el franciscano Fray Hernando Gallardo, que al primer disparo acertó sobre el blanco y atemorizó a los holandeses.

Ante la presencia de las embarcaciones enemigas, muchas peruanas emprendieron la fuga en todas las direcciones. Ante este desbande, Spilberguen creyó que se le había tendido una celada, ya que tampoco acertaba a explicarse de un modo satisfactorio que no se le ofreciera mayor resistencia desde tierra, y desconcertado, picó cables y abandonó el bloqueo, al extremo de perder algunas anclas en el apresuramiento. Prosiguió su derrota hacia el Norte, con la intención de aguardar la escuadra en que venía el nuevo gobernante, Príncipe de Esquilache, de lo cual tenía informaciones facilitadas por sus espías.

En Huarmey entró a saco en las pocas casas del lugar y las redujo a cenizas, aprovechándose de esta ocasión algunos prisioneros para recobrar la libertad. En Paita, ante la actitud resuelta de la encomendera de Colán, doña Paula Piraldo de Herrera, esposa del Corregidor de Piura don Juan de Andrade Colmenero, que armó a sus indios y a los lugareños, esforzándolos a resistir el ataque, los holandeses tuvieron que desistir de toda acción de desembarco. De aquí Spilberguen y sus camaradas continuaron su correría hacia las costas de Centroamérica. En el trayecto, en el mes de setiembre, frente a la punta de Santa Elena, se cruzó con un navío que venía de México, cargado con sedería, especies y artículos de lujo, por valor de un millón. En él viajaba el Presidente de la Audiencia de Quito don Antonio de Morga. El barco español, imaginando que las naves holandesas constituían la Armada virreinal que se dirigía a Panamá, se acercó confiadamente a ellas, habiendo estado tan cerca, que con la vela de gavia les hizo tres veces señal de inteligencia, amainándolas. Cuando el enemigo se aproximó, y los incautos marineros españoles se percataron de la forma de las naves, distinta de la usual en los galeones españoles, así como el diferente velamen y gallardetes, procuró escabullirse, logrando felizmente su propósito de librarse de una captura muy fácil.

Cerca de las islas Filipinas, Spilberguen tropezó con la escuadra del Almirante Juan Antonio Ronquillo, que le hizo pagar caro las depredaciones perpetradas en aguas peruanas¹².

A estar a las informaciones recogidas sobre el comportamiento de los combatientes en Cañete, parece que hubo poco espíritu de lucha. En las instrucciones a la flota virreinal, el Marqués de Montesclaros había dispuesto que navegase sin alejarse mucho de la costa, para evitar que el enemigo pudiese deslizarse entre ésta y aquélla, mayormente teniendo en cuenta que las embarcaciones adversarias eran unidades pequeñas y "*parecía que andaban perdidos sin saber dónde estaban*"¹³. Ya se ha visto que en la noche del 17 de julio las naves holandesas cañonearon a las peruanas, las cuales se encontraban tan poco preparadas, que una de ellas fue fácil presa, pues los invasores lograron capturar uno de los barcos desartillados. Según el testimonio del magistrado Cacho de Santillana, aunque aquella noche la Capitana había mantenido en alto un farol para que a su resplandor acudiesen las restantes unidades de la flota virreinal, amaneció el 18 y la concentración no se había conseguido. Por más que Mendoza se afanara en agrupar a sus barcos, fueron infructuosos todos sus propósitos y al final solamente entraron en liza con los holandeses la Capitana y la Almiranta; los otros cuatro bajeles no participaron en la contienda, conducta sospechosa que promovió un gran escándalo. En efecto, los buques de don Diego de Saravia y don Iñigo de Ayala se replegaron a Pisco, mientras que los del Capitán Peraza y don Juan de Nájera emprendieron el regreso al Callao.

Ante esta conducta de los comandantes de los barcos auxiliares, el Virrey montó en cólera. Aunque los inculpados echaron la culpa al viento adverso que les impidió hallarse al lado de las naves principales, el Marqués de Montesclaros pone en duda tal excusa y apostilla que le parecía "*milagros que suele hacer la fortuna: que a una misma sazón le tuviese el enemigo para acometer y faltase a los nuestros para pelear*". Se abrió expediente contra el Maestre de Campo don Diego de Saravia, los Capitanes Peraza, don Iñigo de Ayala y don Juan de Nájera, así como contra algunos subalternos, por la deserción en oportunidad tan decisiva.

El revuelo despertado en Lima fue enorme, pues muchos de los encartados eran personajes conspicuos y con parentela poderosa, dispuesta a echar tierra sobre el incidente.

El sucesor del Marqués de Montesclaros, el Príncipe de Esquilache, que estuvo a punto de caer prisionero en manos del pirata, cuando se hallaba en ruta hacia el Perú, ordenó sobreseer dichos procesos. En efecto, la flota holandesa, luego de hacer escalas en Huarmey (en donde puso en libertad algunos prisioneros) y en Paita, donde los defensores del lugar pusieron en

fuga a los 300 holandeses que intentaron desembarcar, había proseguido su derrota hacia el Norte muy lentamente dando muestras de esperar el convoy en el cual venía a ocupar el cargo de Virrey don Francisco de Borja y Aragón, Príncipe de Esquilache.

A fin de prevenirle sobre esta eventualidad, el Marqués de Montesclaros despachó a don Rodrigo de Mendoza, al frente de los galeones *Jesús María* y *Nuestra Señora del Carmen*, apresuradamente reparados, más otros dos veleros, con un total de treinta bocas de fuego, 400 hombres y pertrechos, con instrucciones no de combatir a Spilberguen, sino de tomar contacto con las embarcaciones que venían de Panamá y dispensarles su protección.

Mendoza llegó a la Punta de la Aguja al día siguiente de haber pasado por el mismo paraje de la flota holandesa, a la que consiguió adelantar sin ser visto por ella, y desde el Cabo de San Francisco despachó un barco al encuentro de la armada en la que venía el Príncipe de Esquilache. La reunión pudo realizarse sin estorbos y hasta se prepararon las unidades para hacer frente a los enemigos, pero éstos o ignorando el paradero de las naves peruanas o sabedores de que las fuerzas eran superiores, decidieron finalmente alejarse sin realizar otra demostración y poner rumbo a la Nueva España.

Cuando el Príncipe de Esquilache se informó de estos movimientos, desembarcó en Manta el 9 de setiembre, y desde aquí ordenó que Mendoza, al frente de cinco naves, persiguiese a la flota holandesa hasta la isla del Gallo, de aquí prosiguiera hasta Nicoya (Nicaragua), desde donde retornaría costeando hasta Panamá. La escuadra no alcanzó hasta Nicaragua, sino que se limitó a recorrer el litoral hasta el Istmo, desde donde emprendió el regreso a principios de octubre, para terminar la travesía en el Callao¹⁴.

Entre otras conclusiones que en la estrategia defensiva del virreinato se obtuvieron de la incursión de Spilberguen, fue acaso la más importante la de que no era suficiente un núcleo poderoso de embarcaciones de guerra, si éste no disponía de tripulaciones prácticas y avezadas en el manejo de las unidades, pues con marineros improvisados y poco diestros, era fácil de prever que se repetirían reveses como el de Cerro Azul¹⁵.

En la práctica, sin embargo, se vio que el mantenimiento de dotaciones estables exigía elevados gastos. De ahí que, tan pronto se perdían de vista en el horizonte las velas enemigas, se licenciaba a la gente reclutada apresuradamente y quedaba de retén a bordo de las embarcaciones el número indispensable de marineros para la conservación de las mismas. Si a esto se añade que el casco de las naves y el velamen de ellas se deterioraban rápidamente, debido a la fuerte humedad del aire y a la

alta salinidad de las aguas, ya se deja entender que el mantenimiento de la escuadra exigía cuantiosos desembolsos, que las arcas fiscales se resistían a sufragar. De ahí que el contingente normal de gente de mar estuviese alrededor de los 250 hombres.

En 1616 entró por el Estrecho de Magallanes el inglés Guillermo Schouten, pero sin realizar demostración de hostilidad alguna, limitándose a registrar las costas de Chile y del Perú, demarcando los puertos y lugares apropiados para eventuales desembarcos en el futuro¹⁶.

INCURSION DEL PIRATA L'HERMITE

Decidido Mauricio de Nassau, Príncipe de Orange, a disputarle a la Corona española sus dominios en el Nuevo Mundo, organizó el envío al Pacífico de una poderosa escuadra, confiada al General Jacques L'Hermite Clerk, y como segundo al Almirante Jean Huighens. Se hallaban éstos al frente de once navíos, con un armamento de 294 cañones y 1,637 hombres. Los barcos principales eran la Capitana *Amsterdam*, de seiscientas toneladas, y la Almiranta *Delft*, de igual porte; las restantes unidades eran de ciento cincuenta toneladas. Los galeones de esta flota, preparados especialmente para desarrollar una intensa campaña marítima, eran naves rasas, largas, adecuadas de un modo extraordinario para la misión que se les había encargado.

Los buques holandeses entraron en aguas del Pacífico el 2 de febrero de 1624, y tras de recalar en las islas de Juan Fernández, enrumbaron en derecha al Callao, donde fondearon el 7 de mayo, arrimados a la isla, con asombro de todos los habitantes del puerto y de Lima, que ignoraban la presencia de estos enemigos tan próximos a nuestras costas, pues apenas se dejaron ver frente a Mala cuarenta y ocho horas antes, desde donde se envió apresuradamente un correo al Virrey. En efecto, allí recalaron para dejar un hombre en tierra, que debía entrar en contacto con los espías emboscados en la capital del virreinato y en el primer puerto. Los holandeses habían venido desde Arica pegados a la costa, con designio de que cayera en sus manos el barco que zarpaba de este puerto conduciendo la plata de Potosí, aunque hallaron vientos contrarios y como era verano, se vieron envueltos en neblinas tan espesas, que no pudieron ver el sol ni hacer uso del astrolabio para fijar su posición. La única presa que cayó en sus manos fue un navío pequeño de poca importancia, y luego otro de alguna mayor consideración, en el que viajaba un caballero distinguido, que regresaba de ser Corregidor en Potosí, don Francisco Sarmiento. El objetivo fundamental de L'Hermite era no sólo adueñarse de los caudales que se trasladaban por mar al Callao, sino desembarcar

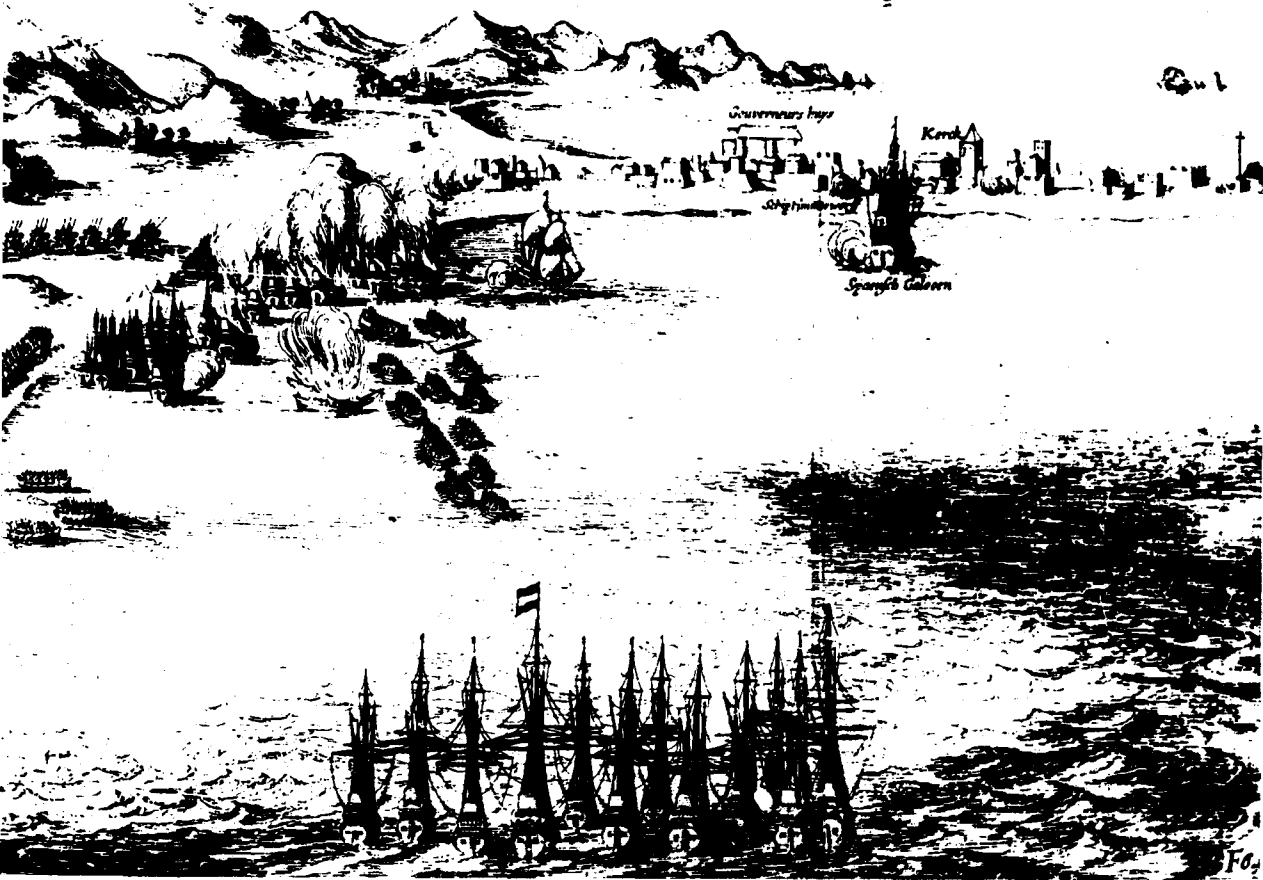
en este puerto y quemarlo. Si esta operación era coronada por el éxito, entonces avanzaría sobre Lima, no sin antes haber entregado a las llamas a todos los navíos que se hallasen anclados en la rada, a fin de provocar el colapso económico total de Lima, interrumpiendo el suministro de víveres y la llegada de refuerzos de todo género.

En verdad fue providencial que se hubiese librado de caer en manos del pirata la armadilla, compuesta de dos naves indefensas, que escoltadas por los galeones *Santiago*, *San José* y *San Felipe*, había salido con rumbo a Panamá cuatro días antes, esto es, el 3 de mayo, conduciendo nada menos que ocho millones de pesos. En el Callao solamente quedaban el galeón *Nuestra Señora de Loreto*, a cargo del General don Bernardino Hurtado de Mendoza, con cuarenta piezas de artillería por todo armamento, y el patache *San Bartolomé*, con ocho cañones pequeños. En este último se embarcaría el General don Ordoño de Aguirre, que dirigió la defensa marítima del puerto.

Este hecho demuestra que los espías habían proporcionado informaciones exactas al pirata, ya que sólo por cuatro días había errado éste el golpe, si bien es conveniente advertir que todavía estaba por hacerse a la vela el llamado "navío del re-zago", que era el que recogía lo último y daba alcance a la flotilla en el curso de su navegación al Istmo, llevando dos millones de pesos.

No permanecieron inactivos los peruanos. De inmediato, el Virrey Marqués de Guadalcázar ordenó que saliesen a explorar los alrededores del Callao dos chinchorros, a fin de que estuviesen a la mira de los barcos que fuesen a entrar en el Callao, advirtiéndoles de la presencia en la bahía del pirata y que no cayeran en poder de éste. Sin embargo, uno de los mismos chinchorros, el comandado por el Capitán Francisco de la Carrera se encontró de improviso rodeado de naves enemigas, y tuvo que darse a partido. Los prisioneros fueron interrogados sobre la fecha de la partida de la armadilla, y De la Carrera, con singular astucia, aunque los negros decían que sólo habían transcurrido tres días, dijo que por la defectuosa pronunciación del castellano debía entenderse en realidad trece días, ventaja que evidentemente el pirata ya no podía descontar. Por esto, L'Hermite optó por abandonar todo intento de persecución de la armadilla, y concentrar sus esfuerzos en el bloqueo del Callao.

En efecto, la misma noche de la llegada, los piratas se apoderaron de las dos bocas que franquean el paso a la rada del Callao y en cuanto las sombras se hicieron más intensas, prendieron dieciocho lanchas, que en realidad eran barcos medianos de vela, para incendiar las naves surtas en la bahía. El más completo éxito coronó esta operación, pues de las cuarenta que había ancladas en el fondeadero, nueve quedaron inutili-



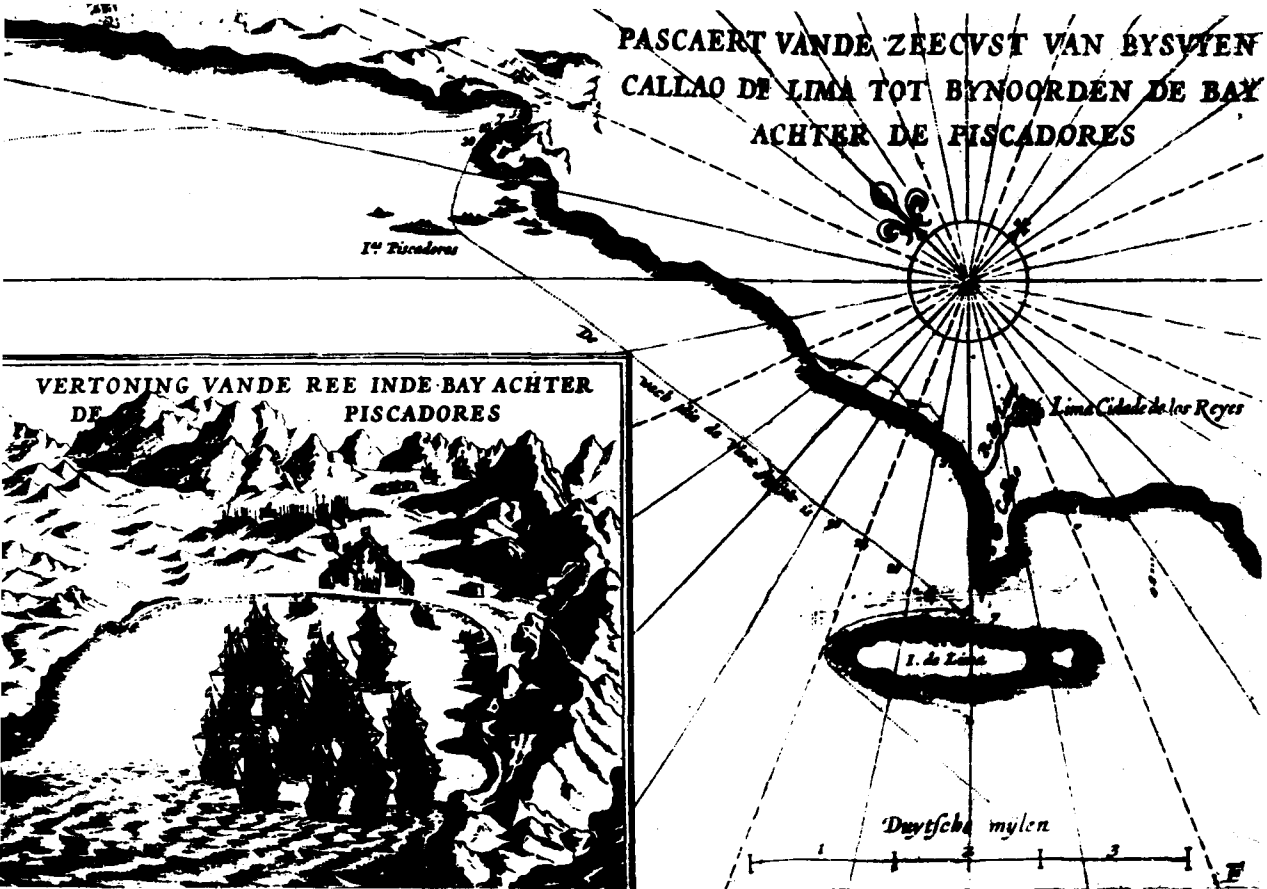
Ataque e incendio de las naves fondeadas en el
Callao en la noche del 7 de mayo de 1624,
en *Journal van de Nassausche Vloot...*
(Amsterdam, 1643), fol. 64.

zadas y las restantes sufrieron serios daños. Inclusive intentaron los piratas apoderarse del citado "navío del rezago", pero con la confusión promovida por tan temerario acto, y la claridad que desprendían los navíos en llamas, la artillería costera entró en acción y comenzó a disparar contra los holandeses, que se vieron obligados a replegarse fuera del alcance de la misma. Era evidente que el pirata se había convertido en el señor absoluto de la mar, y que al Virrey Marqués de Guadalcazar no le quedaba otra alternativa que valerse de las defensas de tierra.

En acuerdo celebrado el 12 de junio, todos los asistentes a la reunión convinieron en que la defensa del territorio debía articularse con arreglo a los siguientes postulados, referidos a las actividades de la escuadra: 1) que las naves de particulares surtas en el Callao no reunían condiciones para transformarlas en buques de guerra, 2) que no existía artillería para montar eventualmente en esas naves, pues la que se había extraído del galeón *Jesús María* se había repartido entre las demás naves y se había apostado en tierra, en los puntos donde era de temer un desembarco, y finalmente, 3) que había falta absoluta de marineros, y eso sin tener todavía dotadas de tripulación las lanchas de defensa costera, y aunque se había ofrecido pagas adelantadas, no había sido posible hallar voluntarios, de donde se infiere que era prácticamente imposible pensar en proveer de gente de mar a ocho o diez navíos de particulares, que estuviesen en condiciones de ser aprovechados.

Al día siguiente —13 de junio—, por la mañana se hizo a la vela el Capitán Andrés Bernal, dueño del barco que tenía fama de ser el más veloz de cuantos se encontraban en el puerto, y había quedado indemne del ataque holandés. Para mejorar sus condiciones marineras, la embarcación había sido acabada de arreglar y ensebar, ganando así en ligereza. Bernal se dirigió hacia la Capitana holandesa, anclada al abrigo de la isla, y luego viró hacia el Norte, pasando por delante de las demás unidades enemigas, gallardeando ante ellas, sin que se le disparara ningún proyectil. Hacia mediodía el sitiador despachó una lancha que enarbolaba bandera blanca, con ocho hombres, que se dirigió hacia La Punta, donde se alzaba el castillo o fuerte "Guadalcazar". Al encuentro de esta embarcación salieron cuatro barcos, que sin dificultad le dieron caza. El principal de esta lancha se llamaba Bartolomé Fermín, escribano mayor de raciones, cargo de estimación entre los holandeses. Presentó éste una carta personal, dirigida al Virrey Marqués de Guadalcazar, en la que L'Hermite le proponía el canje de treinta españoles que tenían cautivos, a cambio de dos o tres fugitivos que habían sido apresados en el curso de las acciones en la bahía del Callao. La propuesta fue rechazada, por no entrar en negociaciones con gente

PASCAERT VANDE ZEECVST VAN BYSVYEN
CALLAO DE LIMA TOT BYNOORDEN DE BAY
ACHTER DE PISCADORES

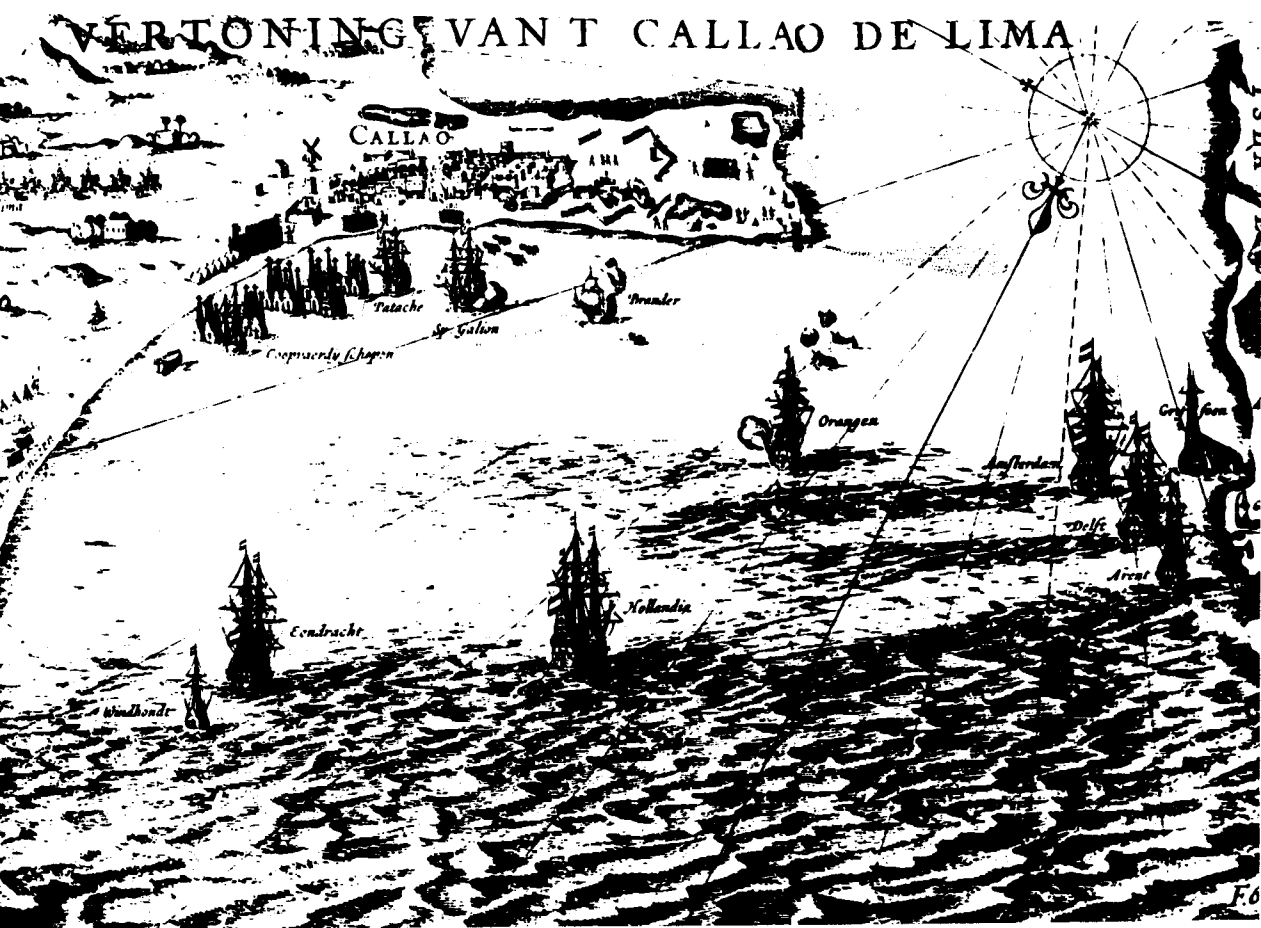


Expedición de holandeses sobre El Ancón, en
Journael van de Nassausche Vloot...
(Amsterdam, 1643), fol. 76.

fuera de la ley y que profesaban religión luterana. La reacción no se dejó esperar. El sábado 15 la Capitana enemiga se acercó nuevamente a La Punta, y con horror se pudo apreciar que pendían de las antenas y masteleros diecinueve cuerpos, que eran los de los principales prisioneros, pues sólo se concedió la vida a los esclavos.

El lunes siguiente —17—, volvieron a destacarse por la tarde dos barquillos holandeses, con rumbo al castillo de La Punta, enarbolando nuevamente bandera blanca. De tierra se les asestaron algunos disparos, con lo que una de las embarcaciones se regresó a su base de operaciones, mientras que la segunda prosiguió acercándose a tierra. Incautamente se les aproximó un chinchorro tripulado por dos pescadores, cuya atención había despertado unas señales que desde la embarcación holandesa se les hacía. Por desconocer la orden estricta impuesta por el Virrey, los dos pescadores se colocaron al lado de los holandeses, hallando a un anciano de setenta años, que era el que los había llamado, un marinero muy postrado, y una negra vieja. Los dos pescadores les echaron un cabo, y a remolque llevaron a tierra tan extraño grupo. El viejo era un vecino de Guayaquil, el Capitán Sebastián de Amores, apresado cuando viajaba en el navío del Capitán Jusepe de Castro, que conducía un cargamento de madera y cacao, y fue sorprendido por cuatro lanchas enemigas al intentar entrar en la bahía chalaca. Amores declaró que en las alturas de Huarmey habían avistado un barco, que parecía querer entablar contacto con ellos, pero que el Capitán Castro, para no perder su derrota, había seguido de largo. Este barco era precisamente uno de los chinchorros enviados por el Virrey para transmitir la alarma de la presencia de los piratas en el Callao y que las embarcaciones que viniesen del Norte utilizaran otro puerto para descargar. Agregó Amores que los holandeses lo habían soltado para que negociara el canje de los escasos cautivos sobrevivientes de la bárbara matanza del sábado 15, por los holandeses y espías que se hallasen encarcelados por las autoridades virreinales. Tampoco ahora aceptó el Marqués de Guadalcázar entrar en el trueque, ni darse por enterado de nada. Ante la negativa, los holandeses colocaron a estos infelices en una de las naves, y sacándola mar afuera, la incendiaron con los desventurados atados en las sentinas, lo que ocurrió el sábado 22 de junio. Al día siguiente quemaron otras dos naves, a fin de que no fueran recuperadas por sus propietarios.

El domingo 30, aprovechando de la obscuridad, partieron para cañonear a una de las principales unidades holandesas, anclada frente a Bocanegra, varias fragatas y pinazas peruanas, que remolcaron una chata, con cuatro piezas de artillería, dos de ellas medias culebrinas, con las que hicieron en total 33 dispa-



Posición de las unidades holandesas en el bloqueo del Callao en 1624, en *Journael van de Nassausche Vloot...* (Amsterdam, 1643). fol. 66.

ros, causando en la nave holandesa grandes estragos en la obra muerta, hasta que el recalentamiento de las piezas obligó a suspender el bombardeo.

Cuenta el cronista franciscano Córdoba Salinas que el Virrey envió un mensaje a la terciaria franciscana doña Isabel de Porras Marmolejo, pidiéndole sus oraciones por el feliz suceso de las acciones navales. Tras veinte horas de oración continua, la sierva de Dios volvió de su éxtasis, diciendo a voces: *No vencerá el enemigo; Dios quiere que lo diga*. La verdad es que por los indicios, la misericordia divina anduvo de por medio para que el pirata no alcanzara sus propósitos, pues el aprieto en que se encontraban las autoridades, a causa del desmantelamiento del país, era extremado. Por otra parte, los holandeses llegaron al Callao muy faltos de agua, con mucha gente consumida por el escorbuto, incluyendo al propio L'Hermite, que vino a fener cuando el bloqueo se hallaba en plena acción, en los primeros días de junio.

El lugar donde el enemigo concentró sus fuegos fue sobre el sector de Bocanegra, en donde tenía calculado poder poner gente en tierra sin encontrar mayor resistencia. De gran alivio le sirvieron varias presas que cayeron en sus manos, por no haber sido posible avisar oportunamente, y así lograron harina, trigo, vino, frutos secos, aves de corral y otros víveres, que mitigaron la penuria que se experimentaba a bordo.

Otro barco mercante que venía de Pisco intentó deslizarse dentro de la bahía por el estrecho entre La Punta y la Isla, pero los holandeses se percataron de la intención, y despacharon contra él dos lanchas. Los que comandaban dicho barco suponían que la artillería de tierra los cubriría, pero al aproximarse las mencionadas dos lanchas, desampararon la embarcación. A fin de socorrer el navío mercante, se despacharon del Callao dos barcos reforzados, pero a éstos les salieron al encuentro seis lanchas enviadas por los holandeses, ante cuya superioridad los buques peruanos optaron por replegarse. El resultado de esta acción fue favorable a los piratas, que consiguieron llevarse consigo al barco mercante. Desde el castillo ubicado en La Punta se intentó cañonearlo y provocar su hundimiento, pero aunque se le lanzaron más de veinte disparos, ninguno acertó a dar en el blanco.

Mediante sus espías pudo imponerse asimismo L'Hermite que aunque en tierra no escaseaban los hombres dispuestos a batirse, en cambio no había armas ni quien supiese manejarlas. A fin de aprovechar de esta ventaja, los holandeses despacharon unas pequeñas balsas, tripuladas por dos o tres hombres, provistos de armamento, a fin de que al amparo de la obscuridad se internaran a la rada y pegaran fuego a los navíos mercantes que estaban más alejados del fondeadero. La operación fue co-

ronada por el éxito, pues alcanzaron a incendiar nueve barcos, antes de que se apercibieran de que se estaba realizando tal maniobra. Al producirse la reacción de la marinería peruana, se consiguió capturar a un artillero enemigo, que fue apresado por haberse quedado a bordo de una de las naves que incendiaba. Por fortuna, comenzó a soplar viento Norte, y esto y el haber cortado los cables trajo la ventaja de que los barcos en llamas fuesen arrastrados mar afuera sin peligro para los restantes anclados en el puerto.

A más de las anteriores presas, fueron los holandeses capturando uno tras otro varios barcos, de suerte que con seis que cayeron en sus manos, más otro de los suyos, formaron una escuadrilla que destacaron hacia Pisco, a refrescar vituallas y acopiar trigo, carne, vino, y otros elementos para la subsistencia de su personal.

De boca del mencionado artillero holandés capturado se supo de la existencia de mucho descontento a bordo de las naves piratas; 1,300 hombres habían sobrevivido a los estragos del escorbuto, que ocasionó bajas por cerca de cuatro centenares; a ello se añadió la falta de víveres, obligando a consumir carne de lobo en las islas de Juan Fernández, pernicioso alimento para muchos tripulantes. La dotación estaba compuesta por holandeses, franceses y alemanes, cuya determinación era apoderarse de Lima o perecer en la demanda. Recomendó asimismo que se tendiera en torno de las naves surtas en el Callao unas vigas de madera de suerte que no pudiera ingresar balsa alguna en ese cercado.

El 17 de mayo se dispararon en la isla varios tiros sin bala, que era la señal de haber muerto L'Hermite, y que había ocupado su lugar su segundo, Jen Huyghens, que se desempeñaba como Almirante, y que ya en 1615 había venido con un alto cargo en la escuadra de Spilberguen.

En medio de tan desastroso panorama, de algún alivio servía el hecho de que todavía se contase en el Callao con los galeones *San Pelayo* y *Nuestra Señora de Loreto*, más el patache *San Bartolomé*, ya que a Panamá, transportando los caudales, sólo había ido la mitad de la flota virreinal¹⁷, es decir los galeones *San José* y *San Felipe* y *Santiago*.

En los primeros días de junio se renovaron las escaramuzas entre naves auxiliares de ambos bandos. En las últimas horas del día 6, en que se recordaba la festividad del Corpus Christi, los holandeses lanzaron uno de los navíos que habían capturado llamado *El Galagala*, propiedad de don Alvaro de Luján, y al amparo de su Vicealmiranta, lo aproximaron a las embarcaciones ancladas en la rada, con propósito de pegarle fuego al galeón *Nuestra Señora de Loreto* y hacerlo estallar, con el consiguiente perjuicio para las restantes unidades y el caserío del



El Virrey Don Luis Fernández de Córdoba,
Marqués de Guadalcázar
(Museo Nacional de Historia).

Callao. Descubierta oportunamente la maquinación, pues aquella nave venía convertida en un brulote, con carga de pólvora y piedra extraída de la isla, trozos de metralla, bombardas, se le asestaron algunos tiros, con lo cual los cuatro o cinco tripulantes que la conducían, se arrojaron al agua y abandonaron el bajel al garete, que ardiendo fue arrastrado por la corriente y la brisa. A la altura de Bocanegra estalló con fragor tal que se oyó hasta Lima, estremeciéndose los edificios de la ciudad. Así se frustró uno de los más eficaces intentos de aniquilar a la flota peruana.

Como ya ha quedado dicho, los piratas destacaron diversas embarcaciones a Pisco, así como tres de mayor porte, más dos lanchas, a atacar Guayaquil, donde era seguro el botín. Las autoridades del puerto de Pisco dispusieron que todas las naves que habían recalado allí, procedentes en su mayoría de Chile y de Arica, tras de descargar, se fueran a cobijar en una ensenada, denominada "de la Laguna", situada detrás de la de Paracas, donde podían estar a buen recaudo y sin que pudiesen ser descubiertas desde el mar, por ocultarlas un recodo.

El Virrey ordenó que un navío saliera detrás de los holandeses, para espiar sus movimientos, pero los piratas lo descubrieron y con cuatro lanchas lo persiguieron, mas afortunadamente le sopló viento favorable, y pudo felizmente replegarse al Callao sin novedad.

La flotilla holandesa que se había dirigido sobre Pisco perdió en el trayecto una de sus embarcaciones, pero sin otra baja llegaron a la vista de Chincha el 12 de junio, y al día siguiente, previo bombardeo del punto elegido como cabeza de desembarco, a bordo de siete lanchas se destacaron unos 350 hombres para atacar a Pisco, donde fueron repelidos, tras sucesivos intentos de poner pie en tierra, no sin que en las escaramuzas dejaran tendidos diez de los suyos, y se pasaran a las fuerzas defensoras catorce. El balance de esta correría fue la captura y el hundimiento de diecisiete barcos y fragatas, con cargamentos de vino, harinas y mercaderías de diversa índole, pero sin que ninguna de ellas condujera plata, que tanto atraía a los piratas. Frustradas las expectativas de éstos, echaron nuevamente el ancla en el Callao el sábado 15 de junio, por la tarde.

Más ventajosa para los filibusteros fue la expedición que puso proa a Guayaquil. En el camino sorprendieron a cuatro navíos, tres fragatas y dos bergantines, de cuyos respectivos cargamentos se adueñaron. En Guayaquil pusieron pie en tierra, entregándose al saqueo y reduciendo posteriormente a cenizas el caserío, así como varios barcos que estaban en los astilleros. No fue fácil esta tarea, pues en la refriega perdieron la vida un centenar de holandeses.

El menguado resultado alcanzado por estas expediciones, que aparte de su labor destructiva no arrojaron ganancia alguna de orden económico, así como el fallecimiento de L'Hermite, que fue sepultado en la isla, fueron minando la moral de los piratas, que se decidieron por levantar el bloqueo el 15 de agosto, día en que levaron anclas y regresaron por la ruta por donde habían hecho su entrada en el Pacífico.

En esta oportunidad se propuso armar cuatro navíos de entre 350 y 450 toneladas, para hacer la guerra a los holandeses y expulsarlos de aguas peruanas, corriendo a cargo de la empresa el Capitán José Hurtado¹⁸. Hallándose todavía la armada holandesa en frente del Callao, el Virrey Marqués de Guadalcazar ordenó la construcción de tres galeones, catorce lanchas y una chata. Las lanchas, que serían semejantes a las holandesas, aunque algo mayores, formaban una flotilla de fuerzas sutiles, integrada por la *San Juan*, con dos piezas de artillería pequeñas; la *Santa María Magdalena*, con tres; la *Santiago*, con tres también, así como la *San Cristóbal*; dos piezas transportaban la *Santa Juana*, la *Santiago el Mayor*, la *Jesús María*, la *Buen Viaje*, la *San Pedro y San Pablo*, la *Santísima Trinidad*, la *Nuestra Señora del Rosario*, la *Nuestra Señora de Loreto* y la *San Ignacio*; finalmente una sola pieza portaba la *San Pablo*. La chata estaba a cargo del General Pedro de Vivanco, el cual llegó con sus cinco cañones y dos culebrinas reales a entrar en liza con embarcaciones adversarias. En realidad, el peso de la defensa del Callao, sin contar con las baterías de la costa emplazadas en los fuertes o castillos que se escalonaban desde La Punta hasta las inmediaciones de Bocanegra, lo llevó el galeón *San Pelayo*, al que se le colocó delante de Chucuito, con la finalidad de frustrar todo intento nocturno del enemigo de penetrar en la bahía. A fin de evitar cualquier sorpresa, estaba rodeado de una cerca formada por pipas y palos de balsa, que impedía acercarse a sus costados sin ser descubierto.

La conclusión más importante que se extrajo de esta presencia de piratas holandeses fue la de que la defensa del Callao estaba fiada solamente a las baterías costeras. Una vez más se comprobaba, como años antes en la incursión de Spilberguen, que la escuadra, sea por la falta de preparación de sus cuadros y de su personal subalterno, sea por hallarse dispersa, sea por no estar a la altura del poderío de los buques agresores, se veía forzada a ceder posiciones frente al invasor. Si en 1615 pudo culparse a un desdichado accidente el fracaso de la flota virreinal, en 1624 sólo un azar impidió que cayera en manos de los filibusteros el caudal de ocho millones de pesos que estaba listo en el Callao para ser remitido a Panamá, y así no sufrió detrimento la escuadra, aunque las pérdidas en barcos mercantes fueron de consideración, tanto entre los que cayeron en

poder del enemigo, como contando los que fueron inutilizados o dañados seriamente.

Por otra parte, fue ésta una ocasión que sólo se repetiría medio siglo más tarde, cuando piratas infiltrados por el Istmo de Panamá asediaron las costas peruanas. Decenios iban pues a transcurrir, sin que se avistara una vela enemiga en nuestro litoral, y es obvio que ello adormeció en no escasa medida el sentido de protección contra tan molestos huéspedes¹⁹.

EXPEDICION A VALDIVIA

En mayo de 1643 hizo su aparición en las costas de Chiloé una flotilla de cuatro naves holandesas, compuesta por los navíos *Amsterdam*, *Concordia* y *Flissinguen* más la urca *Naranjo* que al mando del General Hendrick Brouwer, había sido enviada desde Pernambuco por el Príncipe Juan Mauricio de Nassau. Echaron gente a tierra y cometieron las consabidas vejaciones y crueldades con la población lugareña. A poco se trasladaron a Valdivia, plaza que ganaron a los defensores y en donde se instalaron, adueñándose de las fortificaciones.

Tan pronto el Virrey del Perú se impuso de estas novedades, que sin pérdida de tiempo le comunicó el Gobernador de Chile, Marqués de Baydes, adoptó las providencias que la experiencia aconsejaba en estos casos. Era de temer que el propósito ambicionado por los corsarios no fuese solamente radicarse en Valdivia, sino extender su radio de acción y apoderarse o bien de los galeones que conducían la plata desde el Callao a Panamá, o bien de los que entre medias la concentraban en el Callao, o por último, tampoco se excluía la posibilidad de que también figurara entre los designios de los holandeses el de inutilizar los astilleros de Guayaquil, en donde se hallaban construyéndose barcos de guerra y mercantes.

En primer término, dispuso el Marqués de Mancera —entre otras medidas que no atañen a nuestro tema— la salida de un bajel con destino a Chiloé, conduciendo refuerzos para la guarnición apostada en aquel lugar extremo de las tierras australes. Posteriormente, estudióse el pedido formulado por el Gobernador de Chile en orden al envío de una poderosa escuadra, con la cual se pudiera desalojar a los holandeses acantonados en Valdivia, en una acción conjunta con tropas que atacarían por tierra.

Este punto dio margen a serias consideraciones. De una parte, a finales de 1643 se estimaba muy oportuna la época para que zarpara una escuadra, que saliendo del Callao alrededor de noviembre, estuviera frente a Valdivia en enero y atacara de inmediato la plaza, en la seguridad de que los holandeses no po-

LOS PIRATAS

drían recibir auxilios desde su base de operaciones de Pernambuco, antes de marzo, temporada la más propicia para atravesar el Estrecho.

Sin embargo, la dura realidad impuso su dura ley. Los dos bajeles que acababan de regresar a Panamá de dejar en el Istmo los caudales destinados a ser transbordados con destino a la metrópoli, estaban muy deteriorados, y sobre todo la Capitana, que por su antigüedad, necesitaba de urgentes reparaciones, en particular a causa de la mucha agua que había venido haciendo durante la travesía desde Panamá, que exigía una operación de carena inmediata. Por otra parte, aun poniendo la mayor rapidez en estas labores, teniendo en cuenta que habían regresado del Istmo a mediados de diciembre, en menos de 35 a 40 días no estaban en condiciones de reanudar viaje, debidamente reparadas y con provisión de vituallas y armamento y labores auxiliares. Otros cuarenta días eran de prever en la travesía desde el Callao hasta Valdivia, lo que equivale a decir que precisamente llegarían al lugar de acción cuando era de temer la aparición de los refuerzos solicitados por los holandeses a su base de operaciones en el Brasil.

Aparte, se estimaba que las naves de guerra no era conveniente que navegaran sin una escolta, compuesta por tres o cuatro buques mercantes armados. Sin embargo, se tropezaba con la grave dificultad de que no se disponía de piezas para instalar a bordo de estas embarcaciones auxiliares, pues toda la artillería estaba ya situada en las defensas costeras del Callao, en los dos galeones mencionados, y en la base de Guayaquil. Esto llevaba consigo que para colocar artillería a bordo de las unidades del convoy, era menester dismantelar otras baterías, lo cual a su vez demandaba tiempo, desde luego mayor que el que se lleva mencionado que exigían los dos galeones para su reparación y acondicionamiento. Finalmente, no dejaba de considerarse como un serio obstáculo el que estas embarcaciones mercantes eran de endeble construcción, y asentar artillería sobre las cubiertas de las mismas era sumamente expuesto, pues en el mejor de los casos la admitían sólo en los castillos y plazas de armas, y aun en estos lugares, tratándose de piezas de reducido calibre.

Asimismo se consideraba por los expertos en materia de guerra naval que enviar la escuadra, con las desventajas que se dejan enumeradas, a luchar en Valdivia, significaba dejar desguarnecidos el Callao y Guayaquil, en cuyos astilleros estaban en proceso muy avanzado de construcción dos galeones y un patache, esperándose que en breve podrían incorporarse a la flota virreinal.

Sin embargo, como la presencia de los holandeses en Valdivia era un hecho incontrovertible, se dispuso preparar las naves

El Virrey Don Pedro de Toledo y Leiva, Marqués
de Mancera (Museo Nacional de Historia).



HISTORIA MARITIMA DEL PERU

de guerra en el Callao para emprender una operación sobre aquel puerto chileno, poniendo en condiciones de combatir a la Capitana y Almiranta que se hallaban en el Callao, así como los buques mercantes que habrían de marchar en convoy de las dos anteriores unidades, sin perjuicio de acelerar en lo posible la construcción de los dos galeones en grada en Guayaquil.

Por otra parte, se acordó enviar dos navíos a Acapulco a fin de solicitar del Virrey de la Nueva España que facilitara dos galeones de alto bordo de los cuatro que servían en la carrera de Filipinas, más pertrechos, armamento y un número importante de soldados y marinos, ya que en el Perú era difícil reclutar a los primeros para marchar a combatir en un teatro de acciones tan desacreditado, como Chile, y los segundos dejaban mucho que desear en punto a preparación, habilidad y aptitud para intervenir en acciones de tanta envergadura como las que eran de prever para desalojar a los holandeses de su asentamiento en Valdivia.

En diciembre de 1643 llegó un nuevo emisario del Gobernador de Chile, al que acompañaba en calidad de prisionero uno de los holandeses capturados en las escaramuzas en torno a Valdivia. De las declaraciones obtenidas de este último se vino a entender que en Pernambuco se hallaban en espera de las noticias que se les comunicase desde Valdivia acerca del resultado de la operación inicial, para enviar fuerzas de auxilio. Especulándose que este aviso no podría llegar a conocimiento de las autoridades de Pernambuco hasta entrado el año 1644, por la dificultad de atravesar el Estrecho de San Vicente desde octubre hasta febrero, y que tampoco podría allegarse gente y navíos con la presteza indispensable para realizar el camino inverso antes del invierno, se estimó por el Virrey Marqués de Mancera y sus consejeros que todo quedaría diferido para el verano de 1645. Esta información la corroboró el bajel que se había enviado a Chiloé, que hizo su entrada en el Callao a mediados de enero de 1644, el cual dio cuenta que los holandeses habían despachado un navío a Pernambuco, para notificar que los ocupantes de Valdivia quedaban padeciendo hambre y necesidad, aparte de que el General Brouwer había fallecido de una rápida enfermedad, sucediéndole Elias Herkmans.

El Virrey Marqués de Mancera se lamentaba de que España no dispusiera de un lugar de recalada en las costas del Brasil, que en parte se hallaban ocupadas por holandeses, y en parte y siguiendo a su metrópoli, se hallaban alzadas en armas contra la Corona española. Si no se hubiera presentado esta situación adversa, hubiera sido posible proporcionar unos tres o cuatro navíos de guerra de la escuadra de la Península, con los cuales reforzar la flota de las aguas del Pacífico. El primer punto donde en caso de hacer la travesía podían hacer escala era el estua-

rio del Plata, que desde luego tampoco era muy acogedor para emergencias de arribada, ya que el primer lugar propicio era Buenos Aires, muchas millas distante del Atlántico.

En las deliberaciones realizadas bajo la presidencia del Virrey Marqués de Mancera se puso de manifiesto también un problema que no dejaba de entorpecer en gran medida toda acción sobre Valdivia. Se disponía de un plano de la bahía levantado en época del Virrey Conde de Chinchón por el Cosmógrafo Francisco de Quirós, pero con la particularidad de que las medidas consignadas en el mismo se hallaban en completa contradicción con las que daban los prácticos y pilotos conocedores de aquella rada. En particular la embocadura del puerto, a estar a los datos que suministraba Quirós, sólo medía alrededor de una milla, mientras que los demás informantes aseguraban que era dos o tres veces mayor. Con tal margen de inseguridad en factores que debían servir de base incontestable para trazar el plan de acción, no parecía de ninguna manera prudente enviar una escuadra a proceder contra la plaza detentada por los holandeses²⁰.

Por fortuna para las autoridades virreinales, fueron los propios invasores los que voluntariamente cedieron el campo. Herkmans, al comprobar que la acogida inicial de los araucanos, de favorable se transformaba en hostil, decidió replegarse a su base de Pernambuco.

Ignorando todavía este paso dado por el invasor, el Marqués de Mancera alistó una expedición destinada a desalojar a las huestes holandesas. Confió el mando de la escuadra a su hijo don Antonio Sebastián de Toledo, investido del rango de General, asesorado de hombres prácticos y un contingente muy apreciable de tropas de desembarco, dotadas de pertrechos bastantes para una larga campaña. Integraban la flota doce unidades, entre ellas la Capitana *Santiago* en la cual viajaba el Almirante, y los galeones *San Francisco* y *San Diego*, con un total de 1,800 hombres entre oficiales, soldados y gente de mar. El armamento se componía de 118 piezas de artillería de grueso calibre. Zarparon del Callao el 31 de diciembre de 1644, largando ancla en Valdivia el 4 de febrero del año siguiente. Como ya el enemigo se había retirado, los expedicionarios se dedicaron a artillar los puntos estratégicos, construir fuertes, como el que denominaron en homenaje al Virrey con el título de éste, y dejar una guarnición de 700 plazas, dotada con 35 piezas de artillería. A primeros de abril la flota tendió velas con rumbo al Callao, donde entraron el 6 de mayo²¹.

*INCURSION EN PANAMA
Y SOCORROS ENVIADOS DEL PERU (1668)*

Cuando gobernaba el virreinato peruano el Conde de Lemos, desempeñando su lugartenencia su esposa, por hallarse él ausente en Puno con ocasión de sofocar la rebelión de los hermanos Salcedo en los yacimientos de Laicacota, se produjo la invasión por corsarios ingleses, que tomaron por sorpresa la ciudad de Portobelo y su castillos.

Tan pronto se supieron en Lima estas ocurrencias, la Condesa dictó las primeras providencias en la misma noche en que llegaron las noticias, el viernes 31 de agosto de 1668. Sin perder un instante, la Virreina mandó reunir el Acuerdo General de Hacienda, con todos los funcionarios principales del ramo, a fin de considerar las disponibilidades económicas. La reunión se dilató hasta las cuatro de la madrugada siguiente, decidiéndose auxiliar de inmediato a las autoridades del Istmo con gente, dinero, municiones y provisiones.

Se nombró por Capitán de leva de una compañía de infantería al Gobernador Hernando de Ribera, que ya en dos ocasiones había regido la guarnición de Valdivia, y que en esta oportunidad fue designado como Superintendente de las fortificaciones y administración de la plaza de Portobelo y sus castillos. Asimismo se acordó enviar a un capitán de artilleros, Sebastián de la Cuba, que se encargaría de fundir las piezas que fuesen necesarias, asesorado por sus ayudantes, un condestable y doce marineros expeditos en estas tareas.

En vista de que la experiencia había demostrado la eficacia de los servicios que en Panamá rendían los pardos y negros, por su adecuación al clima tropical, en las anteriores ocasiones en que el Istmo había tenido que sufrir los ataques de filibusteros, se acordó igualmente reclutar tres compañías —dos de pardos y una de negros libres—, con sus oficiales y ayudantes, dotados de arcabuces y mosquetes, hasta totalizar un número de cuatrocientas plazas.

Para la conducción de estas fuerzas se alistaron dos bajeles, a bordo de los cuales salieron el 6 de setiembre. Simultáneamente se instruyó al Corregidor de Trujillo para que en uno de los barcos surtos en Huanchaco remitiera a Panamá, cuanto antes, mil fanegas de harina, a costa del Fisco. Las expresadas dos naves llevaban por su parte 300 quintales de bizcocho; cincuenta fanegas de garbanzos; 32 piezas de artillería de bronce, incluyendo dos culebrinas reales de diferentes calibres, con sus cureñas y todo el tren necesario para su funcionamiento; trescientas armas de fuego, aparte de las ya enumeradas que conducían las compañías de tropas de color; cien picos calzados de acero; cien palas; cien machetes para abrir paso por el monte;

LOS PIRATAS

doce quintales de plomo en bruto; veinticuatro cajones, conteniendo veinte mil balas de mosquete y de arcabuz, que en junto pesaban 134 arrobas; cuatro mil balas de diferentes calibres, para la artillería; cien quintales de cuerda; quinientas botijas de pólvora; seiscientas varas de lona, para las mochilas de los soldados; dos capellanes, y un cirujano, aparte de ir entre la tropa algunos barchilones y sangradores, provistos de todo género de medicinas. En dinero se puso a disposición de las autoridades de Panamá la suma de 150.000 pesos, aparte de estar pagada ya por anticipado la gente que iba en la expedición, que había recibido cuatro pagas por adelantado.

También se despachó un chinchorro a Paita, con cartas para el Corregidor de aquel puerto, del de Guayaquil y autoridades de la Audiencia de Quito, informándoles del suceso ocurrido en Portobelo y advirtiéndoles que estuviesen prevenidos para proporcionar más auxilios. El mismo Corregidor de Paita debería tener prevenidos algunos palos de balsa, para desembarcar la artillería en el puerto de Perico (Panamá). Finalmente, se ordenó salir de inmediato otro chinchorro, a adelantar la información relativa al envío de estos socorros, con instrucciones de avisar al grueso de la expedición si hubiere algún impedimento para desembarcar en Perico todo lo que se enviaba desde el Perú²².

No fue ésta la única ayuda que desde Lima se envió al Istmo, pues consta que sucesivamente se remitieron nuevos auxilios: el 18 de agosto de 1670 zarpó del Callao un patache con más de cien soldados destinados a reforzar las tropas acantonadas en Panamá y Portobelo; el 4 de marzo de 1671 se despacharon asimismo otros dos navíos, a bordo de los cuales se conducían trescientos hombres con la finalidad de colaborar en las operaciones de rescate de Chagres, y finalmente el 4 de abril desplegabá velas la Almiranta, llevando 32 piezas de artillería, pertrechos de variada índole, así como una nave auxiliar, a bordo de la cual viajaban medio millar de soldados, incluyéndose tres compañías de gente de color²³.

Completan estas noticias las que se contienen en el opúsculo que escribió un autor desconocido, hallándose a bordo del galeón *San José* en junio de 1672, en orden a *Forma y modo breve para tener a punto de guerra una nao en ocasión de dar vista al enemigo en esta Mar, según la instrucción y orden con que se guarneció el Galeón llamado San Ioseph Almiranta Real desde Mar del Sur el segundo día que salió del puerto del Callao para el de Panamá (...)*²⁴.

INCURSION DE INGLESES SOBRE VALDIVIA (1670)

En diciembre de 1670 dos bajeles, últimos restos de una expedición integrada por ocho embarcaciones, intentaron dar un golpe de mano sobre la ciudad de Valdivia. Fueron repelidos en su acción, no sin que cayeran prisioneros cinco de los audaces invasores: Charles Henry Clerk, Oliver Belin, John Fortisque, el clarín Thomas Louis, y el mulato Tomás de la Iglesia. El Virrey del Perú Conde de Castellar formó autos contra ellos. Con arreglo a la Cédula de 25 de noviembre de 1679 se les incluyó dentro de las disposiciones contenidas en la Cédula de 31 de diciembre de 1672, despachada con carácter de circular para todas las Indias, conforme a la cual los extranjeros que anduviesen en prácticas piráticas en aguas americanas y fuesen aprehendidos tanto en la mar como en tierra, no debían ser enviados a la metrópoli, sino que se les abriría causa y se les castigaría en el lugar donde hubiesen cometido las fechorías. Se les trajo a Lima, en donde la Sala del Crimen de la Audiencia ventiló la causa. En 1682 se aplicó la pena de garrote a Clerk. Este era natural de Saint Maló, pero desde joven había ingresado al servicio de Inglaterra y desde Valdivia, el 28 de enero de 1671, cursó una curiosa carta al Virrey del Perú, Conde de Lemos, que contiene detalles de sumo interés sobre el desarrollo de la expedición que culminó de manera tan desfavorable para él²⁵.

*CAMPAÑA A CHILOE Y EL ESTRECHO
EN EPOCA DEL VIRREY CONDE DE CASTELLAR*

En abril de 1675 llegaron a conocimiento del Virrey del Perú, Conde de Castellar, difusas noticias sobre la presencia de embarcaciones enemigas en el Estrecho de Magallanes, que seguramente proseguirían su derrota por el Pacífico. Inclusive se rumoreaba que los invasores habían puesto pie en tierra en Ayauta y Callanao, en territorio de los chonos.

Sin pérdida de tiempo, el Virrey delegó en el General José de Alzamora, inteligente y celoso marino, practicar un reconocimiento de todas las embarcaciones de mayor calado surtas en el Callao, que eventualmente pudiesen ser transformadas en naves de guerra. Una vez evacuada esta diligencia, el General Alzamora debería formular un presupuesto del costo de las obras de acondicionamiento de dichos buques, incluyendo su dotación de personal, víveres y artillería.

En razón de hallarse la escuadra virreinal en Panamá la investigación de Alzamora se redujo a los barcos mercantes, de entre los cuales se eligió uno a propósito para efectuar ante todo un viaje de inspección al Estrecho, para adquirir noticias fide-

LOS PIRATAS

dignas sobre la presencia de los piratas. Se concertó el flete de dicha embarcación, y se la carenó por cuenta de su dueño, de suerte que estuvo lista para darse a la vela el 21 de setiembre de aquel mismo año. A dicha nave acompañarían otras dos de menor calado, a fin de que sirvieran de auxiliares en la misión de revisar todas las ensenadas y bahías de la costa de Chiloé. La flotilla viajaría al mando de don Antonio de Bea Navarro, en calidad de Gobernador General, y como segundo figuraba el Capitán de Mar y Guerra don Pascual de Iriarte, natural de Vizcaya. El destacamento se integraba con ochenta infantes, diez artilleros encargados de otras tantas piezas, aparte de la dotación competente de marineros y grumetes.

Las instrucciones impartidas por el Virrey expresaban que Beas Navarro, en la nave de mayor tonelaje, seguiría su derrota por alta mar hasta las inmediaciones de Chiloé, en donde comenzaría a practicar un minucioso reconocimiento de todos los lugares apropiados para acoger una escuadra, sondeándolos y revisando sin dejar caleta o ensenada que no examinara cuidadosamente; por su lado Iriarte realizaría igual operación hasta Chiloé. Infortunadamente, a este último, al aproximarse a su punto de destino, vino a faltarle el viento favorable y al sorprenderle una calma, las corrientes arrastraron a la embarcación a un bajío, donde zozobró la misma, aunque lograron salvar todos la vida, y continuar la travesía a bordo de tres embarcaciones de socorro y doce piraguas.

En octubre se hallaban a la vista de las islas de Juan Fernández, y el 30 del mismo mes, frente al litoral chilote. Prosiguieron su navegación hacia el Estrecho, y pudieron comprobar que ni los enemigos habían hecho acto de presencia (enero de 1676), ni jamás podían haberlo hecho, por lo estéril e inhabitable de la tierra, frígida, pantanosa y sin posibilidad de proporcionar sustento humano alguno. En este recorrido alcanzaron hasta más adelante de los 42° Sur, sin descubrir rastro alguno de piratas.

Mas como en lo humano no hay suceso feliz del todo, pues no es de despreciar la eventualidad de un accidente adverso, en esta oportunidad, habiéndose destacado para que navegase en la vanguardia una lancha de reconocimiento, al mando del Alférez Iriarte, hijo del Capitán que dirigía la expedición, con otros dieciseis soldados, con el objeto de que fijara en enero de 1676, en las inmediaciones del mismo Estrecho de Magallanes, en la isla de San Esteban, una placa de bronce en que se consignaba el tiempo y motivos de esta operación, debajo de las armas reales de España, sobrevino un recio temporal que arrastró a la frágil nave hasta cerca del Estrecho de Le Maire, a los 55°30' de latitud Sur, punto en donde vencida por los contra-tiempos, vino a zozobrar en el mes de febrero, pereciendo todos

los ocupantes. El grueso de la expedición largó anclas en el Callao, a su regreso, el 20 de abril.

En razón de los servicios prestados en esta ocasión, a Bea Navarro se le agració con un hábito de las Ordenes Militares, y a Iriarte, que había sufrido el dolor de perder a su hijo, se le hizo merced del Corregimiento de Cuenca (Ecuador).

Los gastos provocados por esta expedición montaron a la suma de 84.152 pesos, y como el astuto Virrey, lo primero que puso por obra en cuanto se conocieron las noticias de la supuesta existencia de piratas en el Estrecho, fue solicitar un donativo público, a fin de que el desembolso no gravara al Fisco, las erogaciones voluntarias alcanzaron la cantidad de 87.793 pesos, de manera que resultó un excedente de 3.640 pesos que se empleó en mejoras de la escuadra.

A pesar de que, como queda dicho, las noticias de la existencia de piratas habían resultado infundadas, el Conde de Castellar adoptó las medidas que parecieron más idóneas para repeler cualquier sorpresa. Por lo pronto, se dispuso una carena a fondo de la Capitana, la Almiranta y el patache, y se ordenó que los buques mercantes que se construyesen en lo sucesivo en Guayaquil, deberían ajustarse a unos planos propuestos por el General Alzamora, concebidos con la idea de que en caso de emergencia fuese fácil convertir esas embarcaciones en naves de guerra²⁶.

CORRERIAS DE BARTOLOME SHARP (1680-1681)

Durante el año 1680 y buena parte del siguiente, una hueste de 150 audaces aventureros sembró el terror en las poblaciones situadas a la orilla del Pacífico, desde el Istmo hasta el extremo austral del continente, perturbando la paz y la tranquilidad habituales en estas aguas. Figuraba al frente de esta nómina de tan tristemente célebres facinerosos el inglés Bartolomé Sharp.

Sharp, unido a bucaneros tan conocidos como John Watling y Edward Boldman, que había vivido años antes en Lima en forma subrepticia, encabezaba una columna que se deslizó a través de los arcabucos del Istmo de Panamá, en el mes de abril de 1680. En un acto de arrojo, capturaron una nave mercante surta en el puerto de Perico, la *Trinidad*, y a bordo de ella se lanzaron por el Pacífico. Aunque las escopetas y pistolas, armas de que se valían por la prontitud de su golpe y chispa, eran de inferior alcance que los mosquetes de las fuerzas virreinales, suplían tal desventaja con la temeraria desesperación de necesitados.

Pusieron proa a las Galápagos, donde recalaron en junio, y de allí prosiguieron, ya en el curso del mes de julio, hacia la

costa ecuatoriana de las Barbacoas, donde cometieron las habituales depredaciones, perpetradas con igual saña en Tumaco, aunque en este punto experimentaron la contrariedad de dejar tendidos en el campo de las acciones a siete de los suyos, entre los cuales figuraban nada menos que Boldman, hombre valeroso y de arrogante espíritu, pero más valioso aún por el detallado conocimiento que poseía de estas comarcas. En la entrada de la ría de Guayaquil lograron capturar una embarcación, al mando del Capitán Tomás de Argandoña, que, sorprendido por los filibusteros, tuvo que rendirse ante la superioridad numérica y de armamento de que estaba dotado el adversario.

Para hacerle frente, el Arzobispo-Virrey Liñán y Cisneros ordenó que zarpara el 6 de julio la Armada con destino a Panamá. La comandaba, como General, don Santiago Pontejos, Caballero de la Orden de Calatrava, y por Almirante iba don Pedro Zorrilla de la Gándara, Caballero de la Orden de Alcántara. Integraban los efectivos 727 soldados, provistos de nutrido armamento, aparte de treinta piezas de artillería gruesa y todo género de pertrechos. La escuadra se componía, como de costumbre, de la Capitana, la Almiranta, una fragata grande, comandada por el Capitán don Juan Ramírez de Miranda y un chinchorro, al mando de don Francisco de Ayala.

El convoy costeo desde Callao hasta Perico, con escalas en Paita, Guayaquil y Panamá habiéndose cruzado con los piratas sin avistarse los unos a los otros. En el Istmo permanecieron un prolongado período, por orden del Presidente de la Audiencia de Panamá, con el objeto de cerrar al enemigo toda posible escapatoria por el mismo conducto por donde habían efectuado los filibusteros su entrada. Fue menester que el Arzobispo-Virrey impartiera nuevas órdenes para que la escuadra efectuara su retorno, en el curso del cual largaron ancla las naves peruanas en Paita el 29 de noviembre de 1680. En su lugar, y para cumplir la misma misión de interceptar toda posible escapatoria, se despachó a Darién el 10 de enero de 1681 el navío *San Juan Evangelista*, a órdenes del Capitán Francisco de Salazar Alvarado. Esta embarcación iba apropiadamente artillada, y la acompañaban dos más, de reducido calado y movidas a remo, que permitían acercarse a la costa y revisar todas las ensenadas en donde pudiesen haberse escondido los filibusteros.

Entre tanto, Sharp y sus huestes continuaban su derrota hacia el Sur. A principios de setiembre pasaron por Paita, en donde se deshicieron de algunos prisioneros capturados en Guayaquil, enviándolos a tierra a bordo de una fragatilla. Por las declaraciones obtenidas de éstos, las autoridades peruanas se impusieron de que el propósito de los invasores era alcanzar los puertos de Pisco y Nazca a fin de hacer agua y proveerse de vinos y algunos víveres de que se hallaban necesitados.

Para salirles al encuentro, el Arzobispo-Virrey despachó el 4 de octubre al patache *San Lorenzo*, al mando del Gobernador don Manuel Pantoja, que llevaba a bordo veinte piezas de bronce y tres compañías de mar y guerra, con un total de 150 plazas. El Capitán Pantoja llevaba instrucciones de reconocer todos los puertos, ensenadas y posibles refugios en donde hubiera podido acogerse el enemigo, realizando esta operación hasta ponerse a la altura de Nazca, debiendo tomar como punto de referencia Sangallán, porque se tuvo por cierto entre los personas más competentes que las naves corsarias recalarían allí, tanto habida cuenta de que en la navegación ordinaria hacia el Sur era de rigor hacer escala en aquel cabo, como porque en él se contaba con ventajoso surtidero de agua y para embarcar vinos.

Pantoja extendió su área de reconocimiento hasta Ilo, aunque no logró hallar a los buques enemigos, optando por regresar al Callao, explorando de nuevo el litoral.

En efecto, los piratas, sin hacer escala en Sangallán, navegaron directamente hasta Ilo, y aunque el *San Lorenzo* se puso directamente en él en trece días, llegó cuando ya los audaces invasores habían perpetrado mil estragos en la población (22 a 30 de octubre). Pantoja regresó al Callao porque los vigías colocados en la costa avisaron que el pirata en lugar de proseguir su derrota hacia el Sur, tornaba sobre el Callao.

Entre tanto, se echaban al agua (1° y 2 de octubre) dos lanchones mandados construir en época del Virrey Conde de Lemos, de a diez remos por banda, dotados con remeros indios que los tripulaban.

Las informaciones suministradas por individuos apostados como atalayas a lo largo de la costa resultaron inexactas, pues en realidad Sharp y su gente habían continuado su navegación hacia el Sur. El 13 de diciembre caía sobre Coquimbo, en donde permanecería hasta el 17. No halló resistencia, pues los habitantes se habían retirado hacia el interior. Desembarcó el grueso de sus fuerzas, y se encaminó hacia La Serena, de la cual también se apoderó sin dificultad, pues los vecinos, o inexpertos en lides guerreras, o intimidados ante la osadía de los filibusteros, a la primera carga de éstos se entregaron a la fuga.

Como queda dicho, Sharp se detuvo en aquella ciudad durante cuatro días, entretenido con la esperanza del rescate. De este lapso se aprovecharon los lugareños para reaccionar e intentar pegar fuego al navío principal de los agresores. Aunque llegaron a provocar un incendio en la zona de popa, este intento no surtió el efecto que se podía esperar, porque los centinelas de la nave apagaron prontamente el amago. Al contemplar desde tierra estos sucesos, los corsarios se apresuraron a reembarcarse, no sin antes entregar a las llamas el caserío de Coquimbo, si bien por la precipitación no se extendió el siniestro

y el único botín de que pudieron jactarse consistió en haber desvalijado algunas casas y saqueado los modestos templos del pueblo.

Allí dejaron en libertad los corsarios a don Tomás de Argandoña y a otros prisioneros que habían ido capturando en sus correrías, reteniendo sólo a un piloto práctico en la navegación por las costas de Chile.

Al llegar a conocimiento del Arzobispo-Virrey los acontecimientos que habían tenido por escenario las localidades de La Serena y Coquimbo, ordenó sin tardanza que zarpara el navío *San Juan de Dios*, a cargo del Capitán don Diego Barrasa, soldado de mucha satisfacción por la experiencia adquirida en diferentes cargos que había ocupado anteriormente en las escuadras del Atlántico. El *San Juan de Dios* levó anclas el 13 de febrero de 1681, y además de la misión defensiva que se le había asignado, llevaba consigo el situado o caudal de fondos para la plaza de Valdivia. Una vez que hubiese dejado en aquel lugar dicha subvención, Barrasa debía proseguir en búsqueda de Sharp, registrando las costas que se extendían hacia el Sur: las islas de Juan Fernández, Santa María, San Félix y la Mocha, parajes donde se entendía que podía hallar refugio para rehacerse.

Por su parte, el Gobernador de Chile había armado dos navíos, convoyados por una fragata, que salieron de Valparaíso. En las proximidades de la isla de Juan Fernández, este destacamento logró avistar a las naves enemigas, aunque infortunadamente la falta de viento y la proximidad de las sombras nocturnas frustraron una acción inmediata hostil. La obscuridad facilitó al enemigo mudar de rumbo y poner proa sobre Arica. Sharp, entre tanto, había tenido oportunidad de reabastecerse y de refrescar víveres y hacer agua, durante su escala en la isla de Juan Fernández, en donde permaneció desde el 26 de diciembre de 1680 hasta el 12 de enero del año siguiente.

En la mañana del 9 de febrero los piratas ponían pie en tierra, a unos pocos kilómetros al Sur de Arica, y muy poco después daban vista a la plaza, pero ya su presencia había sido advertida por las atalayas. Los vecinos, a cuya cabeza estaba el Maestre de Campo Gaspar de Oviedo, contando con el refuerzo proveniente de gente colecticia reclutada en las poblaciones comarcanas, hicieron frente a los ingleses con tan buen ánimo, que no obstante que en un primer momento los enemigos lograron aperturar en una trinchera algunos lugareños, los ariqueños no se amilanaron, antes bien reaccionaron y rechazaron al adversario, que dejó prisionero a diecinueve de los suyos, debiendo ceder el campo a los valerosos defensores. Trataron éstos de perseguir a los ingleses, que se habían entregado a la fuga, pero el cansancio de las acciones, que se dilataron desde las pri-

meras horas de la mañana, hasta las tres de la tarde, obligó a renunciar a esta operación. El saldo final de la refriega arrojó veinte bajas entre los asaltantes, sin contar con los diecinueve prisioneros, entre los que figuraban el Capitán John Watling, su Alférez y otros de igual osadía. Por parte de las fuerzas defensoras se registraron veintitrés muertos, y pocos más heridos, manifestando así el arresto y valor con que habían luchado por su patria, quebrantando el orgullo del enemigo, ya que éste, o inducido por la necesidad o llevado de la confianza, se atrevía a desembarcar impunemente en cualquier lugar, seguro de que el triunfo sería la secuela inevitable de su audaz intento. En verdad, era ésta la primera ocasión en que en los puertos del virreinato peruano se había tenido coyuntura de venir a las manos con los piratas, y la acción consiguió verse coronada por el éxito más halagüeño, con lo que se animaban todos a castigar el atrevimiento de los piratas y al mismo tiempo, se fortalecía el ánimo de los defensores del país, que a partir de este triunfo ardían en deseos de llegar a ver la cara de un enemigo que a fuer de corsario tenía como único objetivo el robo, y por consiguiente, rehuía todo enfrentamiento con fuerzas de tierra, contando con la fuga como la mejor defensa contra éstas.

Aún antes de tener conocimiento de esta afortunada acción desarrollada en Arica, el Arzobispo-Virrey a fin de evitar que de todas formas Sharp y los suyos volvieresen a escaparse por la región del Istmo, despachó el 19 de enero de 1681 el navío *San Juan Evangelista* debidamente pertrechado, más dos embarcaciones pequeñas, movidas a remo, muy convenientes para registrar cualquier ensenada, caleta, o surcar las aguas poco profundas de los ríos costeros. La razón de ser de esta flotilla era cortar todo intento de evasión de los piratas, o evitar que los alcanzara algún socorro proveniente de sus bases en la región antillana, como ya lo había intentado un destacamento de trescientos ingleses y franceses, que en abril de 1681 pretendió repetir la incursión de Sharp el año anterior.

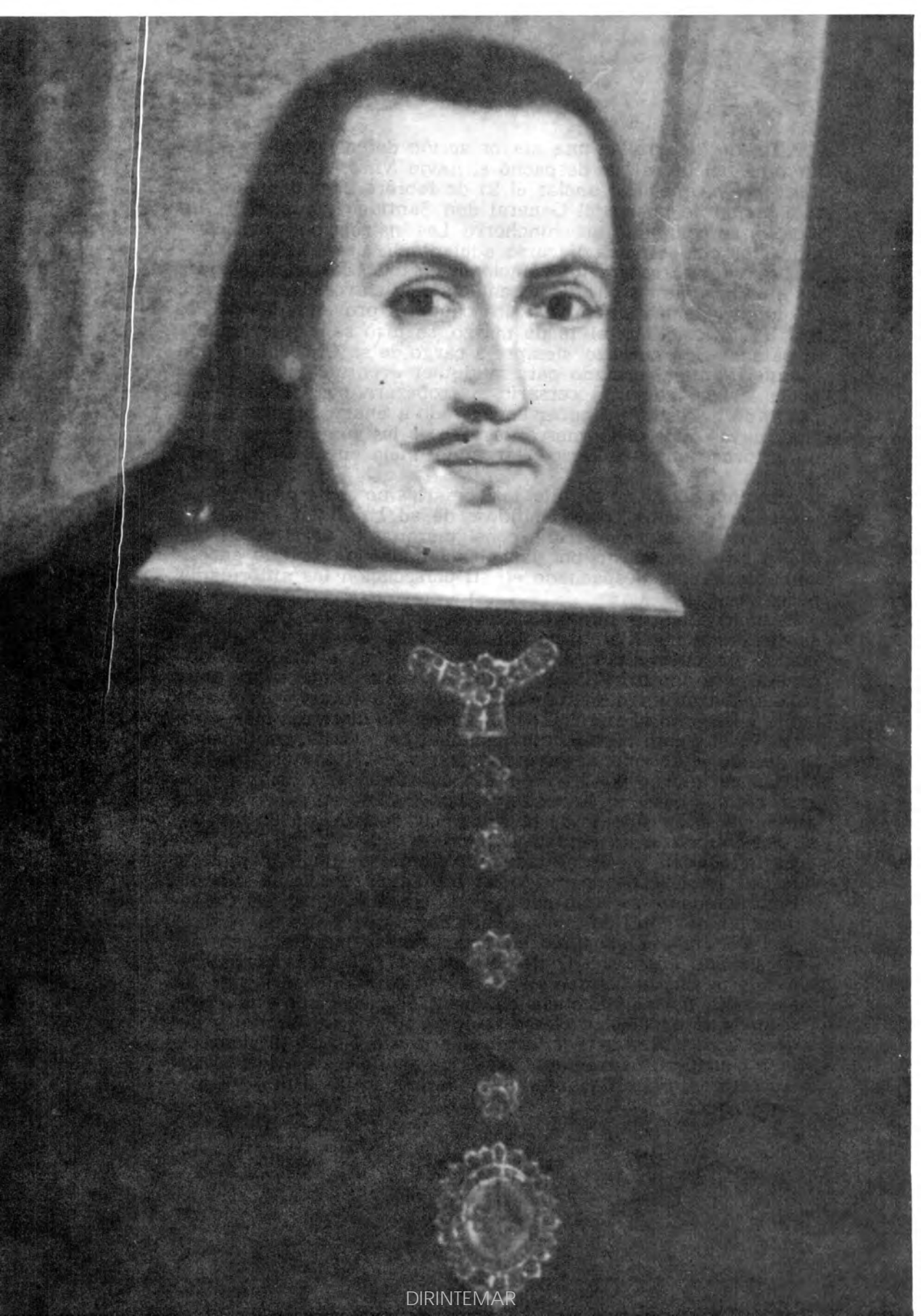
Por otra parte, en cuanto se recibieron las primeras noticias de la victoriosa acción en Arica, y teniendo en cuenta que las fuerzas defensoras de puerto habían experimentado en la refriega serios quebrantos, aparte de los estragos que el clima infligía en la gente que a él había acudido del interior, el Arzobispo-Virrey no descartó la contingencia de que Sharp y su hueste acometieran nuevamente el lugar, tanto por el legítimo deseo de recobrar a sus prisioneros, como por el incentivo de adueñarse de las piezas de artillería colocadas en el pequeño fuerte que defendía la plaza. A fin de prevenir toda eventualidad, Liñán y Cisneros envió por tierra un socorro de pólvora y armamento, procedimiento que se siguió asimismo para los puertos de Pisco y Nazca.

A fin de desarrollar una mayor acción defensiva sobre aquella zona del litoral, se despachó el navío *Nuestra Señora de la Concepción*, que levó anclas el 23 de febrero. Iba al mando de este buque de guerra el General don Santiago Pontejos, y viajaba en su compañía un chinchorro. Las instrucciones con arreglo a las cuales debía llevarse adelante la navegación indicaban que debía recoger informaciones en todos los puertos sobre las andanzas de los piratas, extendiendo su travesía hasta Arica, en donde además embarcaría los caudales provenientes de Potosí. Posteriormente, el 16 de marzo, se hizo salir nuevamente al patache *San Lorenzo*, siempre a cargo de su Gobernador don Manuel Pantoja, armado para cualquier eventualidad, a fin de poder hacer frente al corsario si tropezara con él en algún punto de la costa. Sin haber encontrado a Sharp, regresaron dichas naves, más otras mercantes que se les sumaron en el camino, procedentes de Arica, largando ancla en el Callao el 20 de julio.

Aunque abatido su orgullo, los corsarios no cedieron tan fácilmente el terreno. Aprovechándose de su habilidad y destreza en el arte de la navegación, consiguieron sortear el cerco que se les había impuesto por las mencionadas naves que sucesivamente habían despachado en su persecución las autoridades peruanas.

Reducidos en su número a un centenar escaso, los piratas se dirigieron hacia el Istmo. En la travesía experimentaron penurias sin cuento por la falta de víveres y la dificultad que tenían para adquirirlos, ya que toda la costa estaba sobre aviso para rechazar un desembarco. Cundió el descontento entre la gente y llegaron al extremo de incurrir en la discordia más absoluta. En el colmo de las desavenencias, un nutrido contingente se decidió a abandonar la expedición y por las montañas del Darién se internó con el propósito de atravesar el istmo y regresar a sus bases en la región de las Antillas. Al saber de esta presencia, el Presidente de la Audiencia de Panamá destacó en su seguimiento a un piquete de tropa.

Se felicitaban las autoridades virreinales de que tan molesto huésped hubiese desaparecido de las aguas peruanas, cuando inesperadamente se supo por noticias transmitidas por el Corregidor de Guayaquil de que un chinchorro que venía navegando desde Panamá había caído en poder de los piratas, cerca del cabo de San Francisco (setiembre de 1681). Lo más considerable de este suceso fue que en dicha embarcación hacía viaje un magistrado de la Audiencia de Lima, el Licenciado Rafael de Azcona, que hacía el trayecto acompañado de su familia y del séquito acostumbrado. Por fortuna para éste y otros prisioneros, Sharp consideró conveniente ponerlos en libertad a las veinticuatro horas, permitiéndoles desembarcar en la costa de Esme-



El Virrey Don Melchor de Navarra y Rocafull,
Duque de la Palata (Museo Nacional
de Historia).

raldas. En su última etapa, el corsario cruzó velozmente por la costa nuevamente hacia el Sur, y se alejó de nuestras costas por el Estrecho de Magallanes²⁷.

DAVIS Y SUS DEPRADACIONES (1684-1687)

No había pasado mucho tiempo desde que Sharp y sus compañeros habían infestado el mar peruano, cuando una nueva hornada de corsarios vino a sembrar el desconcierto en nuestras riberas. Por desdicha, las lecciones recibidas y la audacia que mostraban los filibusteros no habían vuelto precavidas a las autoridades del virreinato, y tan pronto se sabía de la presencia de un nuevo núcleo de piratas, se apoderaba de todos un sentimiento de consternación y de desamparo.

En marzo de 1684 se supo que había cruzado el Estrecho y se hallaba en el Pacífico el flamenco Edward Davis, a bordo de una fragata de 36 cañones y otra de 16 piezas. En la isla de Juan Fernández, donde recaló en abril siguiente, se le unieron sujetos de triste fama como Swann, Harris y Eaton, filibusteros de su misma nacionalidad, y los franceses Grognet y Raveneau de Lussan, que ya desde antes se habían deslizado en aguas de nuestro Océano a bordo de cuatro naves de menor calado.

El 3 de mayo capturaron, en latitud 9° 30' Sur, un barco que iba de Guayaquil con destino al Callao, con un cargamento de madera. De aquí se dirigieron a las islas Lobos, donde largaron el ancla el 9 del mismo mes. Allí examinaron a los prisioneros que habían caído en su poder, para indagar de ellos dónde podrían efectuar desembarcos con posibilidades de éxito. Al escuchar las referencias a la ciudad de Trujillo, decidieron caer sobre esta localidad. Se juntaron con este designio 108 hombres muy bien armados, y pusieron proa a Huanchaco. En la travesía tuvieron la fortuna de capturar otros tres navíos pequeños que acababan de salir de aquel puerto trujillano, con carga de harina para Panamá; dos de ellos iban tan cargados, que apenas la línea de seguridad los limitaba, el tercero iba algo más aligerado, pero ninguno se hallaba en condiciones de combatir contra naves rápidas y gente atrevida. Aparte de conducir harina, llevaban 800.000 pesos como subvención a las autoridades panameñas, que remitía el Virrey del Perú. Las noticias que adquirieron de los prisioneros habidos en esta ocasión, indicaron a los piratas que en Huanchaco se estaba levantando un pequeño fuerte, por lo que decidieron desistir de su intento y encaminarse a las islas Galápagos.

El Duque de la Palata, en su Memoria de gobierno al hablar de las disposiciones que tuvo que adoptar para exterminar a estos piratas, acota entristecido que "*no intentaron hostilidad*

en las costas que no la consiguiesen favorecida de los elementos" y añade filosóficamente: "Para conocer si está Dios con los enemigos no se han de considerar los buenos sucesos que tienen, sino los socorros que reciben de las cosas naturales inanimadas, como viento, fuego, tempestades y otras que como instrumentos de Dios le sirven y obedecen"²⁸.

La escuadra surta en el Callao, integrada por la Capitana, con cuarenta piezas y otros tantos servidores, la Almiranta, con igual cantidad de armamento, y el patache *San Lorenzo*, no estaba en condiciones de hacerse a la mar, porque si bien a su regreso de Panamá, en diciembre de 1682, se había comprobado la necesidad de una reparación a fondo de las unidades, no se pudo acometerla, porque en las atarazanas no existía ni un madero para realizar tales operaciones. Para que fuese carenado en Guayaquil y de regreso trajera consigo madera, se envió al *San Lorenzo*. Zarpó del Callao este patache el 27 de julio de 1683, y habiéndose iniciado su reparación en los astilleros guayaquileños, se descubrieron tantos desperfectos en la obra muerta, que fue necesario prácticamente rehacer el buque, pues apenas pudo aprovecharse la quilla y algunas planchas. Este tropiezo inesperado retrasó el retorno del patache en cuestión al Callao durante once meses, pues sólo vino a largar ancla en la rada chalaca el 11 de mayo de 1684. A pesar de que la falta de madera para reparar las naves de la escuadra era absoluta, pues no la había ni aun en poder de comerciantes particulares, se agenció una pequeña cantidad, que de inmediato se empleó en la carena de la Capitana, pues se utilizó un corto cargamento que habían traído los carmelitas descalzos para la construcción de su convento.

Tan pronto llegó el cargamento que había traído de Guayaquil el *San Lorenzo*, se trabajó febrilmente en la reparación de la misma Capitana y la Almiranta. No obstante haberse empleado un ritmo de urgencia en las labores, no pudieron darse por terminadas sino el 23 de setiembre, a que han de añadirse los preparativos últimos de abastecimiento, víveres y demás, que demandaron hasta mediados de noviembre, que es cuando la escuadra virreinal estuvo por fin en condiciones de salir al encuentro del enemigo.

Después de esta reparación, quedaron la Almiranta y la Capitana como dos naves muy sólidas, con capacidad para trasportar cuarenta piezas de bronce cada una, mientras que el *San Lorenzo* portaba veintiséis. Además se armaron como naves de guerra *El Pópulo*, con catorce piezas; el *Santo Toribio* y *El Rosario*, propiedad respectivamente de Men de Artunduaga y de Francisco de Ojeda. Esta flota zarpaba, en búsqueda del pirata, el 7 de mayo de 1685. Iban a bordo 1,431 hombres aptos para combatir, a que se añadían unos trescientos entre grumetes,

marineros y dotación subalterna, y contaban con un total de 134 piezas de artillería de bronce; 48 pedreros; 4.566 balas de diferentes calibres; 90 granadas, y 43.563 libras de pólvora. Era esta armada la más poderosa que hasta entonces se había armado por las autoridades del Virreinato peruano. Iba por Almirante don Antonio de Bea, y comandaba las fuerzas de guerra el cuñado del Virrey, General don Tomás Paravicino²⁹. Su misión consistía en llevar los caudales fiscales y de comerciantes particulares, hasta Panamá, aunque sin descuidar la labor de recorrer detenidamente el litoral, para descubrir la presencia de los piratas en la travesía hasta el Istmo.

Entre tanto, Davis recorría sin el menor tropiezo y a mansalva toda la costa. En Guayaquil se le unieron tres naves con refuerzos de filibusteros que se habían infiltrado por Panamá, y que se habían apoderado de dichas embarcaciones surtas en aquel puerto.

Como es de suponer, el objetivo de Davis consistía en apoderarse de la flota virreinal, ya que como queda dicho, conducía ésta un cuantioso caudal de riquezas para la metrópoli y para la adquisición de mercaderías en la feria de Portobelo. Los piratas consiguieron dar alcance a la escuadra peruana cerca de las islas del Rey, en donde se trabó combate el 11 de junio de 1685. El comando de la escuadra virreinal lo había asumido el General Santiago Pontejos, y actuaba de Almirante el citado don Antonio de Bea, ya que se habían sustituido los mandos al iniciarse el regreso al Callao.

En la mencionada ensenada del golfo de Panamá la fortuna sonrió inicialmente a la flota peruana, que tenía ya casi rendidas a las naves adversarias, cuando éstas lograron escabullirse, valiéndose de su mayor ligereza y de una turbonada favorable a ellas que sobrevino inesperadamente, aparte de apelar a los remos para acelerar su escapada y de alijar cuanto podía constituir una rémora para ello. Se dispersaron por entre las islas, surcando por parajes que, si los hubieran perseguido, las naves peruanas hubieran tropezado con los escollos. De resultas de esta dispersión, uno de los barcos enemigos optó por enrumbar decididamente hacia el Norte, abandonando definitivamente toda acción ofensiva sobre las costas peruanas.

Aunque Davis sabía que las naves de la escuadra peruana cuya pujanza había comprobado, podían cerrarle el paso, codicioso de mayor botín resolvió poner proa nuevamente hacia aguas peruanas, aunque siguiendo la estela de aquélla, que se hallaba a ciegas de la ruta que después de la acción empeñada en las islas del Rey hubiese tomado definitivamente el enemigo.

La flota virreinal retornó al Callao, aunque en el trayecto, hallándose en Paita, sufrió la importante pérdida de la Capitana. El 5 de setiembre, por un descuido prendió fuego en la

santabárbara, y en medio de horrendo fragor, voló la nave en mil pedazos, con muerte de unos cuatrocientos hombres que formaban su tripulación.

Por su parte, Davis realizó una campaña que figura entre las más fructíferas entre sus similares. A bordo de una urca con 36 cañones y 120 tripulantes, auxiliada por el navío *Aránzazu*, devastó uno tras otro puntos diversos del litoral norteño. A partir de febrero de 1686 se registra su derrota, devastando todo lo que encontraba a su paso, en Paita, Saña, Santa, Casma, Huacho y Huaura. En Paita sorprendió dos barcos mercantes, con cargamento de ropa de España y de trescientos negros esclavos, respectivamente, aparte de pasajeros, por los que obtuvieron un pingüe rescate. Desembarcaron luego en Chérrepe, y cinco días más, una vez asolado el puerto, avanzaron sobre Saña, que corrió la misma suerte. Pusieron asimismo pie en tierra en Santa, Casma, Huacho (13 de mayo) y Huarmey (26 de mayo). La técnica empleada era dejar sus barcos en alta mar, donde no podían ser avistados por los vigías y acercarse a la costa, durante la noche, en lanchas, difíciles de ser avistadas, sobre todo en la época veraniega, en que sobre la costa peruana se ciernen con frecuencia densos bancos de neblina.

No hubo lugar donde no consumaran las mayores tropelías, pero la palma del martirio se la llevó seguramente Huaura, en donde visitantes que la contemplaron a poco de haberla abandonado los piratas, refieren que se hallaba desolada, cerradas las casas y los moradores dispersos por los montes, poseídos todavía del pavor que el saqueo les había infundido.

Las huestes de Davis apresaron en el convento franciscano de la localidad algunos religiosos, y por no haber revelado el paradero de los objetos preciosos del culto, los amenazaron de muerte, sorteando su triste destino jugando con los dados. Recayó tan fatal suerte en el P. Francisco Fernández, al cual le quitaron la vida de inmediato, disparándole dos balazos cuando todavía se hallaba en el interior de la iglesia de su orden. A otro religioso, al cual también habían inferido graves heridas, lo condujeron prisionero junto con los demás vecinos del pueblo que cayeron en manos de los invasores, y tras catorce días de insufribles penalidades, lo echaron en Casma. Durante los días que estuvo prisionero un muchacho de Huaura, consiguió escuchar a bordo de una de las naves de los piratas que éstos, antes de regresar a Londres, saquearían también Pisco, a fin de recoger vinos y aguardientes, y que se proponían retornar en una nueva campaña, provistos de mayor número de gente y con planes de mayor envergadura, degollando a todos los habitantes españoles del Perú, jactándose de que para exterminar a tres mil de éstos, bastarían trescientos ingleses. Una vez coronadas por el éxito estas hazañas, designarían un virrey, y agasajarían a los indios

y a los negros, con lo cual estimaban que en breve todo el Perú sería un territorio dependiente de la Gran Bretaña³⁰.

Para perseguir al pirata Davis, el Duque de la Palata dispuso artillar dos navíos de guerra y un patache. Hallándose en estos preparativos y en la inteligencia de que la escuadra tenía que darse a la vela hacia el Norte, adonde efectivamente zarpó el 9 de julio de 1686, el día 12 del mismo llegó a conocimiento del Virrey que los ingleses habían aportado en Pisco y aunque en el intento de desembarco habían experimentado cuarenta bajas, con todo lograron adueñarse del caserío, saqueándolo por entero y robando todo lo que se hallaba en las casas y en los templos. De este punto Davis tomó la derrota para las costas de Chile, y si bien intentó entrar en Coquimbo, halló tenaz resistencia, sufriendo la pérdida de siete hombres, por lo que hubo de amagar el vecino puerto de Huasco, donde reparó sus dos navíos, aunque no alcanzó a carenarlos a fondo.

Dado que se hallaban en Huasco a mediados de octubre, se tuvo por cierto por las autoridades peruanas que el intento de los ingleses consistía en acercarse al Estrecho para atravesarlo durante los meses de noviembre y diciembre, que suele ser la época más favorable para tal travesía. Se robustecieron en esta falaz idea al ver que tras de cuatro meses no se volvía a tener ninguna noticia de los piratas ingleses, hasta que intempestivamente hicieron su reaparición en las alturas de Cañete, donde desembarcaron y lograron apresar al Corregidor y a todos los vecinos, cuando dormían plácidamente en sus lechos. La sorpresa causó la consternación que es de imaginar, tanto por quedar demostrado una vez más el descuido absoluto en que vivía la población costera del país, como por confirmarse que Davis y sus huestes no habían abandonado aguas peruanas. No cabía pensar ni en construir fortificaciones desde Panamá hasta el extremo austral de Chile, ni tampoco en el mar cabía emprender acción alguna contra tan odiosos huéspedes, pues una escuadra nada podía hacer contra ellos, toda vez que si se les buscaba en una zona determinada, era fácil para ellos desplazarse a otro sector. Mayormente, como su intención no consistía en ofrecer combate, sino en causar depredaciones, su táctica era huir siempre que se les buscaba, de suerte que serían menester cien escuadras, repartidas en todos los rumbos del cuadrante, para que alguna lograra la fortuna de dar con ellos.

Para todas estas correrías disponía Davis de la citada urca inglesa, dotada de treinta cañones de hierro, capaces de lanzar disparos de balas de cinco y ocho libras de peso. En Paita, como queda dicho, había apresado el navío *Nuestra Señora de Aránzazu*, que acondicionaron como nave de guerra, con una dotación de sesenta hombres. En Huacho lograron coger otra fragata,

denominada *Nuestra Señora de la Asunción*, que también adoptaron para sus propósitos. A causa de disputas sobre el reparto del botín, la gente que iba en el *Nuestra Señora de Aránzazu* decidió apartarse de Davis y se dirigió a las costas de la Nueva España; asimismo, la *Nuestra Señora de la Asunción* había seguido el camino opuesto, atravesando el Estrecho posteriormente. Sin embargo, le bastó a Davis su urca con 120 hombres de todas las nacionalidades para atacar Arica el 2 de febrero de 1687 y luego Cañete, el 14 del mismo.

Visto por las autoridades virreinales que no había otro procedimiento para limpiar estas aguas de los piratas sino buscándolos y persiguiéndolos sin desmayo, se decidió armar dos fragatas de guerra y un patache, con todas las circunstancias y prevenciones de corso, en razón de que los navíos mercantes que traficaban en el Pacífico no eran muy aptos para dar alcance a los buques enemigos. Refiere el Duque de la Palata en una comunicación al Monarca que para este objeto se habían comprado los mejores navíos que se habían registrado en este litoral, habiéndoseles acondicionado de tal suerte, "*que no pudieran salir dos mejores fragatas de guerra de Vizcaya*"³¹.

Mientras Davis había hecho su reaparición en la costa del Sur, otra horda de bucaneros franceses, que militaba a las órdenes de George de Hout y del mencionado Grognet, a bordo de tres navíos —el *San Jacinto*, *Torito* y *Santa Rosa de Viterbo*— se presentaron en la ría de Guayaquil en abril de 1687, logrando apoderarse de la población, que sufrió grandes daños causados por los invasores. Una vez más el viento se había mostrado propicio a los asaltantes, pues sin tener noticia de los planes de los franceses, cuando más necesaria era su colaboración para el ataque, atinó a llegar una urca de ingleses, que fue decisiva para que Guayaquil cayera en manos de los atrevidos invasores. Estos mismos atacaron Cañete, en donde en la boca del río aprehendieron más de doscientos fardos de ropa de España y consiguieron apresar a varios vecinos, entre ellos el Corregidor Martín de la Cueva, el párroco Matías Sáenz Cascante, y un número apreciable de personas de viso y figuración.

Se dispuso entonces que dos navíos mercantes se armasen para combatir, por si acontecía sorprender al enemigo en algún lugar. Una de las embarcaciones estaba a cargo del Maese de Campo del Callao don Francisco de Zúñiga. Además se integró esta flotilla con el falucho *Santa Catalina*, al mando del Capitán Gaspar Márquez de Mansilla, que patrullaría la costa que demora al Norte del Callao. A fin de incitarlos a participar en estas acciones de represión, el Gobierno les cedía todo lo que aprehendiesen, excepto el casco de los navíos enemigos y la artillería que en éstos hubiese. Tampoco devengaban retribución alguna, ya que se estimaba que los gastos se compensaban con las

buenas presas que hicieren durante su campaña. Estas naves salieron del Callao el 9 de julio de 1686.

Al crecer la necesidad y falta de medios ante las depredaciones perpetradas por los piratas, cuyo número iba en aumento, así como su osadía y desvergüenza, el Gobierno tuvo que reconocer que sus recursos no eran suficientes para erradicar tales bandoleros del mar de nuestras aguas. La Hacienda Pública se reconocía exhausta; el comercio no podía soportar más contribuciones, ni los particulares, por la esterilidad de los campos y el desbarajuste producido precisamente por los piratas, se hallaban en condiciones de aportar fondos, aun en calidad de empréstitos. Todo esto llevó a que el Virrey Duque de la Palata acogiera una iniciativa que le formularon personas celosas, en orden a constituir una compañía de mar para armar dos navíos de guerra y un patache, y en pocos días el proyecto se había convertido en una halagüeña realidad. La compañía adoptó el nombre de "*Nuestra Señora de Guía*".

Se hizo necesario que un grupo de comerciantes formaran su armada de corso, en vista de que la flota virreinal adolecía de tardanza en sus preparativos, aparte de que tenía que atender necesariamente a la conducción de los caudales desde Arica y el Callao a Panamá, así como llevar a Valdivia el situado anual para esa plaza. Por otra parte, la seguridad de estos mares exigía una atenta vigilancia, desde la costa del Istmo de Panamá, por donde más de una vez se habían infiltrado los filibusteros, hasta la entrada del Estrecho y las islas del archipiélago de Chiloé y de Juan Fernández, que desde hacía ya cerca de un siglo se habían convertido en base de operaciones y guarida de los piratas. Para hacer frente a estas misiones la armada virreinal era insuficiente. Por lo general, las naves principales —Capitana y Almiranta— eran embarcaciones pesadas y de crecido tonelaje, que demandaban mucha gente para su servicio. Se hacía urgente contar con buques ligeros y maniobreros, provistos de abundante artillería. Para atender estas necesidades, el Duque de la Palata pensó, primero en 1685 y después en 1687, suplir la falta de la Capitana perdida como queda dicho en una explosión en Paita, adquirir con este fin dos navíos de guerra de los de permiso que arribaban a Buenos Aires, incluyendo su tripulación de mar y guerra, por la suma de 160.000 pesos. Lo propuso a la Junta General de Hacienda, pero tan loables propósitos se frustraron por diversas circunstancias³².

Una de las dificultades de mayor consideración radicaba en la imposibilidad de reclutar gente idónea para las tripulaciones de dichos buques de guerra. No era difícil juntarla de primera intención, pues el cebo de las pagas adelantadas era suficiente para atraerlos a sentar plaza, pero el compromiso no lo extendían más allá de un viaje, y además estaban desprovistos de la

disciplina para someterse durante largo tiempo a la formalidad del servicio cotidiano. Como en hecho de verdad no habían otras ocasiones para emplear estos núcleos de marinos que las de conducir, cada tres años, el tesoro real a Panamá, se tenía por conveniente el ahorro de licenciar a la gente tan pronto terminaba la campaña, dejando solamente al personal imprescindible para el resguardo de las unidades, despidiéndose a los artilleros y al personal capacitado. El resultado de esta equivocada política era el de que no se hallase personal para las ocasiones de peligro, ni aun con las condiciones mínimas de capacidad y conocimiento para llevar la vida a bordo.

La compañía de mar que en pocos días proporcionó al país, libre de gastos para el Erario público, una flotilla que saliendo en busca de los piratas peleó con ellos en dos ocasiones, y luego los estrechó hasta expulsarlos del Océano Pacífico se estructuró con arreglo a un memorial cuyas condiciones fueron aceptadas por el Virrey Duque de la Palata en 12 de marzo de 1687.

El documento fue suscrito por el Caballero de la Orden de Santiago don Cristóbal de Llano Jarava; don Agustín Caicuegui y Salinas; el Sargento Mayor don Francisco de Oyague, asimismo de la Orden de Santiago; el Capitán don Francisco de Zavala; don Juan de Garay y Otáñez, de la Orden de Alcántara; el Capitán don Juan Fernández Dávila; don Fernando Gurmendi, y el Capitán don Francisco de Paredes. Comenzaron exponiendo que el celo y obligación al servicio de Dios y del Rey había excitado en todos los vasallos el propósito de reprimir y castigar las tropelías que sin temor alguno estaba llevando a cabo el conjunto de enemigos agrupados bajo el mando de Davis, y que ya se iban remontando a tres años en que campeaban sin que nadie les saliera al paso. Por otra parte, se hallaban convencidos los autores del memorial de que la Hacienda Pública, después de los reiterados gastos en que había tenido que incurrir, se hallaba ya incapaz de poder continuarlos, y esto los había llevado a ofrecer sus propios caudales particulares en defensa de una causa que no sólo significaba un servicio a Dios y al Rey, sino que era un paso indispensable para restablecer la tranquilidad en todo el virreinato. Con este fin se habían decidido a constituir una compañía, abierta a todos los que quisieren contribuir a asociarse a una finalidad de tan vital interés para la colectividad entera. El objetivo de la expresada compañía era el de armar una escuadra de guerra, integrada por dos navíos y un patache, bajo la advocación de "*Nuestra Señora de Guía*", que zarpase sin demora en pos de los piratas. De este modo, la flota virreinal, compuesta por siete unidades, podría atender sus misiones específicas sin tener que distraer tales fuerzas. Estas eran tres navíos armados en la flota comandada por el Maestre de Campo don Francisco de Zúñiga, que patrullaban la costa de Panamá; dos

que desempeñaban similar tarea en las de Chile, y finalmente la Almiranta, la Capitana y el navío *Nuestra Señora del Pópulo*, anclados en el Callao pero dispuestos a zarpar a la primera señal de presencia de enemigos en el litoral vecino a este puerto.

A cambio de esta labor de auxilio a la flota del virreinato, los suscritores del memorial solicitaban que sus tres embarcaciones se tasaran como era costumbre hacer con las que se adjudicaban a la Corona por su cuenta, y se les pagara a sus dueños, al contado, lo que importare el precio señalado en esa valoración. Asimismo, pedían que el Virrey ordenara facilitarles toda la artillería necesaria y de los calibres convenientes, comprometiéndose a reintegrar, una vez realizada la campaña, todas las balas y palanquetas que hubiesen empleado en las acciones navales. Igualmente, la Sala de Armas de Lima les proporcionaría pedreros, mosquetones, pasamuros, esmeriles, mosquetes y demás armamento ligero que estimasen necesario, así como toda la pólvora que tuviesen por menester, la misma que pagarían o en la misma especie o al precio que estuviese en el mercado. Dejaban esclarecido que si por cualquier accidente se perdieren algunas piezas de la artillería o del restante armamento, no estuviese la Compañía obligada a satisfacer su valor, ya que se suponía que en tal caso los participantes de la sociedad perderían todavía más. Solicitaron también que para carenar sus naves pudiesen contratar gente de la maestranza o de la dotación de los buques de la escuadra, y que el material empleado en esta labor se pudiese extraer de los almacenes del Estado, abonando su valor al contado.

El Virrey extendería los nombramientos de oficiales superiores según le propusieren los socios en la Compañía, corriendo tales despachos con el nombramiento que se les hiciere de Capitanes, Alferces y Sargentos, con facultad de gozar de las mismas preeminencias y honores de que gozaban los que servían en la escuadra virreinal.

A fin de evitar entorpecimientos en su gestión, reclamaban del Virrey que siendo la finalidad de esta Compañía exclusivamente el exterminio de los corsarios, se le garantizara que no se impediría la salida de las naves de la misma ni se las utilizaría en otra misión ajena que la de buscar y perseguir a la flota enemiga.

Igualmente pedían que por cuanto los gastos y desembolsos habían de ser muy considerables, y aun sería necesario engrosar el capital si se viera necesario aumentar las fuerzas navales, que se les concediera formalmente que todas las presas, si las hubiere, de navíos, barcos, metales preciosos, joyas, perlas, esclavos y otros bienes quedasen para beneficio de la Compañía, exceptuando la artillería, que se entregaría al Estado.

A fin de conservar el debido sigilo sobre el curso de sus acciones, solicitaron asimismo que puesto que las naves de la Compañía no habían de tocar en otro puerto que en el Callao, salvo el caso de arribada forzosa, ni los jefes de las fuerzas embarcadas habían de conocer por anticipado el derrotero que iban a seguir, pues las instrucciones se entregarían cerradas y sólo serían conocidas cuando las unidades se hallasen mar adentro, que se les eximiera de la visita de estilo y no se les pusiera guardas a bordo, reservándose la Compañía el derecho de informar reservadamente al Virrey sobre su plan de acción.

Para el caso de que capturasen algunas naves enemigas armadas, reclamaban la facultad de continuar utilizando dicho armamento hasta el final de la campaña, momento en que lo entregarían a las autoridades virreinales.

Puesto que la Compañía se había constituido como entidad privada, reclamaron que todo lo referente a administración de la escuadra, así como a gastos y haberes y disposiciones internas, corriese por mano exclusivamente de los dirigentes de la Compañía, sin que ningún ministro de justicia pudiese inmiscuirse en su conocimiento, quedando cualquier recurso de terceros reservado al conocimiento y declaración del Virrey.

A fin de reclutar gente con más facilidad, la Compañía se interesó también en que cualquier individuo que quisiese sentar plaza bajo sus banderas, no fuese impedido por estar ya comprometido en algún rol en tierra o en el mar, y que los ausentes y fugitivos de sus destacamentos y acantonamientos que se alistarán en los cuadros de la Compañía, quedarían exentos de toda pena que se les hubiere impuesto³³.

Integraban esta flota dos navíos ligeros —el *San Nicolás* y el *San José*—, y un patache, que llevaba por nombre el mismo de la advocación de la Compañía. Confióse el mando de la primera de las mencionadas embarcaciones a don Nicolás de Igarza, y el de la segunda a don Dionisio de Artunduaga, ambos comerciantes vizcaínos y por razón de su oriundez, entendidos en menesteres náuticos.

En mayo de 1687 salieron del Callao, poniendo proa a Guayaquil. Entre la isla del Amortajado y la punta de Santa Elena (2° Sur) avistaron a los salteadores de Guayaquil, los franceses De Hout, Groignet, Picard, y demás camaradas. El combate contra éstos se dilató desde el 27 de mayo hasta el 2 del mes siguiente, llevando siempre la ventaja las fuerzas de la Compañía peruana, que lograron desarbolar dos de las naves enemigas, que viendo que la lucha les era desfavorable, optaron por ceder el campo y abandonar las costas del Perú.

Por desgracia, uno de los buques de la Compañía, el *San Nicolás*, sufrió la adversa suerte de varar en un banco de arena en el litoral de Tacámez, perdiéndose totalmente dicha unidad, y

aunque a tiempo pudo salvarse la tripulación, así como el armamento, el casco hubo que abandonarlo sin remedio. Las otras dos unidades prosiguieron su persecución hasta Nicaragua, detrás de los enemigos y tuvieron la satisfacción de combatir contra ellos en la isla del Tigre, en el litoral de Amapala, forzándolos a abandonar sus embarcaciones y a escapar por tierra, atravesando el país por el río de la Segovia. El *San Nicolás*, fue inmediatamente reemplazado por el *San Francisco de Paula*, que ya no tuvo oportunidad de intervenir en nuevas acciones, pues tanto el *San José* como el patache regresaron al Callao, al cabo de casi dos años de campaña, trayendo en calidad de buena presa siete embarcaciones capturadas al enemigo, y con la gloria de haber expulsado de nuestras aguas a los corsarios. La Compañía, en vista del fruto obtenido, pudo contar con aportaciones de mucha consideración: el gremio de mineros de Huancavelica contribuyó con 42.603 pesos a aliviar los gastos de la manutención de las naves. Por otra parte, la buena administración obtuvo la enorme ventaja de que en los dos años que duró la campaña, el presupuesto total ascendiera solamente a 506.604 pesos³⁴.

Fuerza es retroceder en la cronología, ya que la narración de la constitución y actividades de la Compañía de corso *Nuestra Señora de Guía* nos ha hecho adelantar los acontecimientos.

Quedó ya referido cómo las huestes de Davis reaparecieron intempestivamente sobre Cañete en febrero de 1687. Posteriormente —23 de abril— se trabó un combate con las mismas en Huarmey, donde estaban fabricando pólvora y preparando carne para conducirla a bordo. En este puerto atacó las naves enemigas la Almiranta *Santa Catalina*, que aunque reconocía una gran desventaja en cuestión de armamento, pues sólo disponía de cuatro cañones, no se arredró de entrar en combate con los ingleses. Día y medio duró la batalla, hasta que en lo más encendido de la misma falleció el Capitán Márquez de Mansilla, que comandaba dicha nave peruana, no sin antes haber luchado "*como un Bayardo*" (expresión del analista Mugaburu). Los demás subalternos, ahora a las órdenes del Alférez José de Mendieta, hicieron varar la *Santa Catalina*, y en el desastre, de los doscientos hombres de la tripulación, sólo lograron escapar con vida cincuenta: los restantes perecieron ahogados o cayeron en poder del adversario³⁵.

ACCIONES PIRATICAS DURANTE EL GOBIERNO DEL CONDE DE LA MONCLOVA

Durante el dilatado período en que el Virrey Conde de la Monclova empuñó el bastón de mando (1689-1705), las agresiones extranjereras revistieron, en un momento inicial, el aspecto de

incursiones de piratas, y a partir del cambio de siglo, y en el trono de España, de la sustitución de la dinastía de los Austrias por la de los Borbones, cambiaron de forma, para convertirse en la presencia casi constante de naves comerciales, de bandera francesa. Ambos temas marcan con un sello de inseguridad y de amenaza el gobierno del Conde de la Monclova. Como ha notado un conocedor muy destacado de esta época, *“toda la época de este Virrey se halla ensombrecida por las repercusiones locales de la difícil situación internacional y bélica que atraviesa la metrópoli en Europa. En lo que al virreinato concierne, tres periodos bien caracterizados podrían distinguirse: el de los piratas, el de las agresiones organizadas, y el de la Guerra de Sucesión”*³⁶.

Continúa este mismo autor: *“Hasta 1695, la única inquietud está motivada por los piratas: recorren audazmente el Pacífico, atacan algún lugar de la costa, dañan de modo apreciable el comercio español de cabotaje, mas están lejos de alcanzar la peligrosidad que lograron años atrás, sobre todo entre 1684 y 1686 [...]. Con ellos finaliza de manera satisfactoria para las Indias una etapa de agresiones llevadas a cabo por piratas nominalmente apátridas, pero en realidad, apoyados y alentados por Inglaterra, que mantiene así una cómoda batalla de desgaste contra los dominios españoles.*

“Entre 1696 y 1700 la situación es ya distinta: no se trata ya de agresiones esporádicas a cargo de piratas, sino de serias acciones bélicas emprendidas por naciones europeas: Francia e Inglaterra, sucesivamente.

“En enero de 1696 comenzaban a recibirse en Lima noticias de lo que pronto se revelaría como un importante plan que Francia, en guerra contra España, estaba disponiendo: atacar las flotas de Nueva España y Tierra Firme, asaltar las ciudades de Santo Domingo, La Habana, Cartagena y Portobelo, y enviar al Pacífico una poderosa armada que operase sobre las costas peruanas y panameñas del Sur. Tan ambiciosa operación diversiva, bien realizada, hubiese podido desarticular el sistema estratégico y económico indiano, y aun obtener conquistas territoriales eventualmente provechosas a Francia, como bazas diplomáticas a la hora de la paz; pero lo cierto es que por insuficiencia de medios y defectos de organización, el plan fracasó en líneas generales. La escuadra gala destinada al Pacífico no logró doblar el Estrecho, a causa de los temporales. Con ello resultó innecesario el débil dispositivo de defensa creado por Monclova, consistente en tropas de caballería movilizadas para resguardar sectores costeros próximos a la Capital, y una expedición de pertrechos, dinero y 300 soldados de a pie que van como refuerzo a Panamá. En aguas del Istmo quedó también estacionada la Armada del Sur cuando el Virrey tuvo noticia del único éxito

importante de la ofensiva francesa: la conquista de Cartagena, que no rindió a los vencedores provecho duradero ni importante, aparte del botín, ya que la guerra estaba a punto de terminarse.

"Mayores inquietudes ocasionaron, tanto en Madrid como en Lima, las expediciones escocesas al Darién (1698-1700). Se trataba ya de una operación de conquista y asentamiento estable, aprobada con carácter oficial por el Monarca inglés, que aspiraba a cortar en dos los dominios indianos en zona de tan vital importancia estratégica, y a revolucionar el comercio mundial actuando como lugar de tránsito en el tráfico entre Oriente y Occidente. Madrid percibió el alcance de estos planes: así lo prueban dos hechos verdaderamente insólitos, por la decisión y energía que revelan: se ordena al Virrey que vaya en persona a Panamá con objeto de dirigir la defensa, y a costa de un verdadero esfuerzo se envía desde España una flota hacia el lugar atacado. Ninguna de ambas medidas resultó necesaria, ante el fracaso de los expedicionarios escoceses, que hallaron en el Darién obstáculos climáticos y sanitarios capaces de paralizar sus esfuerzos colonizadores; éstos, por otra parte, iban a herir tan seriamente los intereses del comercio londinense, que Patterson y sus socios perdieron en seguida el apoyo del monarca inglés. Todo fracasó, pues, aún antes de que la defensa bélica española desarrollara toda su amplitud.

"El tercer periodo se inicia con el comienzo de la Guerra de Sucesión, en 1701. A principios de ese año, el Conde de la Monclova es advertido contra posibles agresiones inglesas y holandesas y en efecto, naves británicas hacen acto de presencia en aguas del virreinato: son corsarios que merodean en el Pacífico en 1704, o escuadras que amenazan a Cartagena en 1703 y 1707, y a Portobelo en 1703, de nuevo a la región darienita en ese mismo año, etc. En todo caso, el peligro para el virreinato se aleja y empequeñece durante este periodo en el aspecto bélico, pues por primera vez cuenta España con un aliado sincero y eficaz: el francés. Los hechos más importantes en estos años, pertenecen en cambio al terreno económico y político. En cuanto al primero, más adelante se aludirá a la importancia que tuvo el decreto de 11 de enero de 1701 autorizando la arribada de naves francesas a puertos indianos (naves, que por otra parte, utilizaría el Virrey del Perú como aliadas y auxiliares contra los ingleses). En cuanto al segundo, se diría que es tan importante como poco conocido.

"La correspondencia de Monclova nos revela, por ejemplo, que en marzo de 1703 ya se le prevenía sobre la probable llegada a Indias de agentes subversivos (clérigos y seglares, españoles y extranjeros) previamente adoctrinados en Londres y portadores de propaganda escrita antiborbónica, llevaría como misión la de separar a los habitantes de las Indias de la obediencia de

Felipe V. Al año siguiente llegaban a Quito papeles clandestinos, proclamando las excelencias de la causa del Archiduque. Esta propaganda, iba llegando a los puertos indianos del Caribe a través de Jamaica, cuyo Gobernador escribía al de Cartagena en 1706 ofreciéndole ayuda militar contra los franceses, relatos de las victorias del Archiduque y testimonios de la alianza de éste con Inglaterra.

"Parece, en consecuencia, evidente que Gran Bretaña actuó con la esperanza de fomentar en las Indias una guerra civil como la que ya ardía en la Península, de restar así poder, territorios y riquezas al bando borbónico, y de obtener quizás algún enclave territorial análogo al que logró por entonces (1704) en Gibraltar. Estos propósitos se frustraron, debiendo hallar escaso eco —si es que alguno tuvieron— por el acusado sentimiento antibritánico de los habitantes de las Indias. De todos modos, bien merecía este problema una investigación detenida, a buen seguro que el estudio comparado de las circunstancias históricas —una vez bien conocidas— que se dieron en el período 1707-1708 y 1808-1814 estaría lleno de interés y quizás, de conclusiones fecundas.

"Abandonando toda digresión, concluyamos diciendo que al finalizar el gobierno de nuestro Virrey, el Perú ha rechazado, casi con sus solas fuerzas, y recursos, toda una serie de agresiones exteriores. La defensa pecó de lenta, los medios económicos fueron escasos y hasta mal administrados, la iniciativa militar se deja casi siempre en manos del adversario. Pero, en definitiva, el virreinato permanece incólume"³⁷.

Este panorama general de quince años decisivos en la época virreinal constituye el mejor marco para situar dentro de él los aspectos que a nuestro interés conciernen por el momento dentro del período del Conde de la Monclova. Sin detenernos en el examen de lo que conciernen al problema que planteó al gobierno virreinal la presencia de las embarcaciones francesas desarrollando actividades comerciales en nuestras costas, así como en la exposición del estado de la escuadra en la época del gobernante que nos ocupa, nos abocaremos a desarrollar las preocupaciones que ocasionaron las actividades del pirata Strong, que desarrolló sus fechorías a lo largo del litoral. En conexión con este tema estudiaremos problemas estrechamente vinculados con él.

Ya a principios de 1690 se tuvieron noticias de las operaciones de una urca pequeña, tripulada por piratas, que cometía depredaciones en aguas peruanas. Para castigar estos delitos, el Conde de la Monclova despachó el bajel de guerra *San José*, a cargo del Capitán Gregorio de Igarza, en su busca. Esta embarcación registró detenidamente la costa desde el Callao hasta Panamá, y en su recorrido de ida no halló huella alguna que permitiera

localizar al invasor. Igarza zarpó de regreso el 20 de mayo, y el 19 de junio escribió desde el puerto de Manta, en la costa ecuatoriana, que había encontrado un indio, que había sido prisionero del pirata en el navío *San Francisco Javier*, perteneciente a don Francisco de Larrain, y que había logrado escapar con otros ocho, así como un negro. Por este conducto se supo que el pirata se hallaba en las islas Galápagos. Los demás fugitivos expresaron que el pirata quemó su nave, traspbordando su gente, que ascendía a ochenta hombres, así como la artillería, constituida por veintidós piezas montadas y seis en lastre, al mencionado buque *San Francisco Javier*. Aprovechando de la bondad de éste, puso proa hacia las costas de Trujillo, aunque retornó sin haber capturado ninguna embarcación peruana ni tampoco se había dejado ver por los vigías del litoral. Con estas informaciones, Igarza redobló su búsqueda, aunque ahora también infructuosamente, si bien halló huellas del paso de los piratas, y de ocasionales desembarcos en lugares aislados y de ínfima población. Igarza recaló el 30 de junio en Paita.

Por su parte, el Corregidor de Saña don Juan Antonio de Sarria avisó que el pirata había cogido un barco cargado de harina que viajaba del puerto de Malabrigo a Panamá, habiendo salido del primero el 29 de junio. La captura ocurrió entre la isla de Lobos y la punta de la Aguja, aunque la marinería peruana logró escapar, pues tan pronto alcanzó a divisar al pirata, abandonó su nave y se lanzó a las lanchas, para ganar la costa.

Hallándose las cosas en este estado, llegó al Callao una embarcación procedente de Valparaíso, de donde había levado anclas el 5 de agosto. Este buque trajo noticias de que a mediados del mes anterior se habían divisado a barlovento de dicho puerto unas velas enemigas, que se aproximaron luego tanto al caserío, que desde tierra se les reconocía perfectamente. Inclusive llegó a echar gente a tierra, a corta distancia al Norte de Valparaíso, para capturar cabalgaduras, aunque por no haber alcanzado éxito en su intento, se hizo nuevamente a la vela. A los pocos días hizo su aparición en las inmediaciones de Coquimbo, donde disparando algunas piezas a modo de salva, largó una lancha con siete hombres que enarbolaban una bandera de paz, a los cuales el Corregidor de dicho puerto les permitió que destacasen a uno para parlamentar. El que entró en conversaciones dijo ser natural de Ostende, y que llevaban ocho meses de navegación desde su salida de Inglaterra, y que en cuanto a los propósitos que los animaban para viajar por el Pacífico, no eran conocidos para él. Entregó una carta del cabecilla John Strong, redactada en latín, en la que se expresaba que venía por orden de los Reyes de Inglaterra a practicar el corso contra los navíos de piratas franceses que surcasen aguas del Mar del Sur, y que

traía patentes en fe de la paz y alianza que guardaban los soberanos español y británico. Solicitaba que se le facilitaran víveres, y si era posible se le permitiera negociar con algunas mercaderías que traía en las bodegas. Finalmente, rogó que se le otorgaran cartas de creencia para todos los puertos del litoral peruano, poniendo de manifiesto que no había asumido actitud agresiva de ninguna especie.

Al ver el pirata que el Corregidor no le concedía las gracias que solicitaba, y que el marinero de Ostende que había desembarcado pidió asilo y se quedó en tierra, optó por alejarse disparando algunos cañonazos no sin antes dejar una carta sobre una piedra, en la cual reiteraba sus propósitos de actuar en corso exclusivamente contra las naves que enarbolasen bandera francesa, y acompañaba una lista de las mercaderías que conducía a bordo, a fin de negociarlas en caso de serle permitida la libre plática.

Al mismo tiempo, hizo escala en Valdivia otra nave inglesa, pero al intentar acercarse a tierra, también por intermedio de unos emisarios a bordo de una lancha, desde uno de los fuertes de la costa se disparó un cañonazo, con lo que se atemorizaron y regresaron a su barco, haciéndose nuevamente a la vela y desapareciendo de la costa, sin que se le hubiese vuelto a ver.

Por su parte, el Conde de la Monclova tuvo noticia, el 9 de setiembre, de que el 24 de agosto, saliendo de Guayaquil una fragata cargada de madera, había sido apresada por los piratas del mando de Strong, que apresaron al Capitán de dicha embarcación, Alejandro de La Madrid. Este despachó una carta al Virrey, comunicándole que era tratado con benignidad, y que sus captores eran los mismos que tiempo atrás habían estado en tratos con las autoridades de Coquimbo. Confiaba en que dentro de corto plazo se le concediera la libertad y poder desembarcar en Paita. Como sobreviniese un temporal, este propósito no pudo realizarse, y La Madrid desembarcó en Guayaquil.

Entre tanto, Strong se acercó a Tumbes, donde hizo agua y ofreció nuevamente mercaderías de las que transportaba, a cambio de vituallas. En la travesía logró capturar dos embarcaciones más, aunque se limitó a hacer demostración de sus fuerzas, pero dejándolas luego continuar su viaje, no sin hacerles notar que se hallaba muy falto de víveres frescos, y que su finalidad era la ya conocida, tal como se demostraba en las patentes que exhibía, aunque como venían en inglés, nadie supo entender su contenido ni el texto en que venían redactadas.

El 9 de setiembre, el Corregidor de Guayaquil cumplía con informar que el navío que nos ocupa había estado tres días antes en la Punta de Santa Elena, aparentando hallarse en travesía hacia el Norte.

La presencia de dos grupos de piratas revela a las claras que la inseguridad de las costas peruanas era manifiesta. El Virrey Conde de la Monclova no oculta en sus comunicaciones las preocupaciones que este estado de cosas provocaba en su ánimo, y aunque bien se daba cuenta de que no eran fuerzas que por su capacidad de ataque pudiesen ofrecer serio peligro para la escuadra, sí lo representaban para las pequeñas embarcaciones de comercio que iban de puerto en puerto, y que podían ser fácilmente apresadas por estos corsarios. El mismo gobernante exponía que ni aun yendo los buques mercantes acompañados de un navío de guerra se sentían al amparo de un ataque, pues la experiencia había demostrado que no era posible mantenerse siempre unidos en el curso de una larga navegación, y bastaba la separación de unas tres o cuatro millas, para que la artillería del barco de protección fuese inoperante y estuviese incapacitada para dispensar auxilio ante la embestida de los piratas. Por otra parte, no podía darse abasto la flota virreinal para proporcionar cobertura a todas las naves mercantes que circulaban por nuestras costas, en razón de lo dilatado de las mismas. De aquí pues que aunque en realidad la presencia de Strong no fuese propiamente la de un pirata, pues por sus hechos había demostrado que andaba en corso exclusivamente en seguimiento de barcos de pabellón francés, de todas formas el hecho mismo de su presencia en nuestras aguas era un evento digno de tenerse en cuenta.

Sea de ello lo que fuere, el Virrey lo consideraba como un pirata, porque si bien no había agredido a tres bajeles de carga de poca importancia, ello podría ser una aña gaza para infundir confianza y caer posteriormente sobre alguna presa de consideración. Cierto es que los informes que había recogido de quienes habían estado presos en poder de Strong indicaban que la dotación de los navíos de éste no era gente tan desastrada y de aspecto repulsivo como solía ser tradicionalmente la gente dedicada a la piratería, y que se limitaban a sustentarse de lo que caía en sus manos, de los peces y pájaros que podían haber. De aquí deducía el Virrey que Strong había imaginado que podía hacer comercio con los artículos que había traído en sus bodegas, al igual que sus congéneres lo practicaban en las islas del Caribe y en las zonas aledañas a éste del continente, y que si se convencía de que no le era permitido vender el cargamento, se decidiría finalmente por retirarse de estas aguas.

A pesar de todo esto, no se reducía el cuidado que la existencia de Strong en nuestro litoral causaba en el espíritu del Conde de la Monclova, ya que en el fondo reconocía que era imposible evitar en todo el dilatado territorio peruano que hubiese algún lugar en donde la población local entrase en tratos con Strong, como asimismo tampoco excluía la eventualidad de

que éste se aliase con gente que penetrara por el Istmo —como ya había ocurrido en ocasiones anteriores— y al cobrar fuerzas, abandonara su política de paz y amistad, para convertirse en un filibustero común. El hecho también de que éste hubiese atravesado el Estrecho de Magallanes en los meses de mayo y junio, que eran los más rigurosos del invierno, y que en aquella latitud se juzgaba por imposible que nadie se atreviese a navegar en tan desfavorables circunstancias, no dejaba igualmente de ser motivo de preocupación.

Contra las presunciones arriba señaladas, en orden a que la derrota de Strong fuese en dirección al Norte, a mediados de noviembre hizo su aparición en Itata, y al saltar a tierra algunos ingleses, fueron diez de ellos apresados por las tropas locales. De boca de estos prisioneros se supo que se hallaban de camino al Estrecho, ya de retirada, aunque agregaron datos interesantes sobre los propósitos que originalmente los habían traído al Pacífico. Entre los designios primitivos figuraban los de instalar una factoría en alguna de las islas de nuestras costas, y que la explicación de la actitud pacífica de Strong residía en que no deseaba ser recibido hostilmente, y aprovechar de esto para tantear la costa y lograr su intento.

Como el Virrey de todas maneras no se fiaba ni de las declaraciones de los prisioneros ni del derrotero definitivo de Strong, envió un barco ligero a reconocer las islas de Juan Fernández, a fin de tomar allí informaciones precisas y en cualquier eventualidad avisar a las autoridades limeñas, a fin de que dispusieran los preparativos consiguientes de la armada, ya que de las manifestaciones hechas por los ingleses capturados se veía claro que no había sido exacto que traían patentes de corso para actuar contra los barcos de pabellón francés, sino que —como había sido tradicional en esta clase de expediciones— la finalidad era asentar la soberanía inglesa en cualquier punto del territorio virreinal.

La embarcación destacada a las islas de Juan Fernández echó ancla nuevamente en el Callao el 17 de marzo de 1691. Su capitán aseveró que no había encontrado señal alguna de Strong ni otros enemigos, por donde se infirió, ya resueltamente, que los ingleses habían abandonado sin duda las aguas del Pacífico.

A base de las noticias que el Virrey del Perú proporcionó al Consejo de Indias, se formó una propuesta elevada al Monarca el 7 de setiembre de 1692, para que se redoblara la vigilancia sobre las islas de Juan Fernández y se reforzaran los efectivos de la armada del Pacífico, para la cual, por cierto, en 1685 se habían presupuestado 2,500.000 pesos, a fin de reprimir la piratería, mas al no hallarse medio de reunir tan considerable suma de dinero, el proyecto quedó sin ejecutarse.

De los prisioneros habidos en Itata, cuatro se trajeron a Lima, en donde se les formó causa como piratas, pues pertenecían a un grupo de los que Strong había recogido en Juan Fernández, y que por sus delitos eran culpables y merecedores de las sanciones acordadas a esta clase de delincuentes.

Como queda dicho, al mismo tiempo que Strong recorría el litoral peruano, también había realizado depredaciones un grupo de piratas franceses, que se habían apoderado del *San Francisco Javier*, propiedad de don Francisco de Larrain. El 25 de agosto de 1691 volvió a aparecer frente a la costa de Guayaquil apresando una fragata mercante nombrada *Santa María y Hospital de Pobres*, cuyo dueño era Juan Rodríguez Franco. A la embarcación le sustrajo la carga, consistente en quinientos fardos, el palo mayor, el velamen y la jarcia, dejándola libre con una sola vela y la dotación de a bordo, excepto algunos negros esclavos que conducía como cargamento de Panamá al Perú. Por lo demás, no causó ningún daño ni maltrato a la gente. Días más tarde, el 2 de setiembre, a la altura de Cabo Pariñas, cayó en manos de los piratas otra embarcación, propiedad de los jesuitas, que viajaba de Guayaquil al Callao con un cargamento de madera. También a esta nave la dejaron en libertad, luego de quitarle un poco de jarcia y unas velas, y hasta parecía que hubiesen intentado satisfacer su importe, pues dejó a bordo algunos negros de los capturados en el buque de Rodríguez Franco. Finalmente, el 4 del mismo mes, sobre la Punta de Mero apresó otro navío, el *Santo Tomás*, cuyo dueño era el Capitán Pedro Delso, a quien llevó a bordo de su barco y después de haberle sustraído las mercaderías más valiosas que traían de Panamá, así como jarcia y velamen, le dejó lo suficiente para que pudiera llegar sin peligro a la Punta de Santa Elena. Sin mayor vejamen puso en libertad a Delso y demás que habían pasado con éste.

De las declaraciones de todos los prisioneros a quienes luego el pirata había concedido la libertad, se vino a concluir que éste tenía vivo temor de ser apresado, y que la gente se hallaba aburrida después de navegar durante más de cuatro años por aguas peruanas, y que inclusive, si se les concedía garantías de que no serían juzgados conforme a las reglas de la piratería, se entregarían voluntariamente. Acerca del cabecilla, las opiniones eran variadas, pues según unos era holandés, y según otros, de nacionalidad francesa. Las mismas informaciones señalaban que el lapso en que el pirata no se había dejado ver, lo había empleado en intentar pasar el Estrecho de Magallanes en abril de 1691, hasta alcanzar la latitud de 54° Sur, en donde obligados por los repetidos temporales, habían tenido que volver a desandar el camino que habían llevado hasta entonces, pero que se

proponían repetir el intento en enero de 1692, época en que la bonanza permitía franquear los canales sin mayor peligro.

El Virrey Conde de la Monclova, a la vista de la experiencia, consideró que era ocioso por completo enviar en persecución del pirata a la escuadra, pues salvo que un suceso afortunado le permitiera caer en poder de las naves de guerra, lo normal es que en las inmensidades de este océano no fuera posible dar con el enemigo.

En sus comunicaciones el Virrey manifiesta la extrañeza de la conducta del pirata, pues habiéndose apoderado de todo el cargamento que traía la nave de Rodríguez Franco, en cambio no tocó el que traía el bajel *Santo Tomás*, cuando la verdad es que éste llevaba en sus bodegas cuatro mil piezas y venía valorado en más de dos millones de pesos, y el daño que le causó no subió de 50.000 pesos. No había razón alguna valedera que justificara conducta tan desigual pues habiéndose apoderado de toda la carga del *Santa María*, y siendo esta nave muy apropiada, pudiera haber entresacado los géneros más preciosos para llevárselos, o algunos de los pasajeros que viajaban a bordo de ella, por ser comerciantes de mucho capital, y por los cuales le hubiera sido fácil reclamar un cuantioso rescate, o finalmente, echar los buques a pique. Ante este extraño comportamiento, el Virrey estimaba que si bien no había cometido el pirata todo el perjuicio que hubiera podido efectuar, tampoco había dejado de hacerlo del todo.

De todas formas, el Conde de la Monclova no dejó de adoptar las precauciones más adecuadas a las circunstancias. Dispuso que la Almiranta, surta en Paita en viaje de regreso junto con toda la Armada, procedente de Panamá, saliera con rumbo a Guayaquil conduciendo los pertrechos que traían desde el Istmo para la construcción de los dos bajeles y el patache que estaban en los astilleros de aquel puerto, a fin de no aventurar a que transportados en un barco mercante terminasen cayendo en manos del corsario. Una vez desembarcados dichos pertrechos en Guayaquil, la Almiranta debía unirse al bajel *Santo Tomás*, ya mencionado, que se hallaba reponiéndose en la Punta de Santa Elena de todo lo que le había sustraído el pirata, a fin de custodiarlo y prevenir que el pirata repitiera su acción de captura. Así se hizo, viajando juntos hasta el Callao.

Es sumamente interesante el relato que de sus aventuras a bordo del navío de los piratas hizo el piloto Juan Martín Ibáñez, que lo era del *San Francisco Javier*, desde que fue capturado el 15 de octubre de 1689 hasta que quedó en libertad, en las islas de Juan Fernández, el 8 de diciembre de 1692.

Comienza su relato Ibáñez exponiendo que habiendo salido del puerto de la Puná (Guayaquil), con rumbo al Callao, el 10 de octubre de 1689, el 15 cayó en manos del enemigo, junto

con el dueño del *San Francisco Javier*, Capitán Francisco de Larrain. Tan pronto se halló a bordo de la urca pirata, fue interrogado sobre los barcos que quedasen en la Puná, que eran tres, y se interesaron en particular acerca del *San Lorenzo*, inquiriendo si transportaba artillería. Al día siguiente fueron trasladados Larrain, Ibáñez y otros prisioneros, a la bodega, adonde a fuerza de tormentos se les obligó a declarar todo lo que supiesen acerca del galeón *San Lorenzo*, así como sobre puertos en donde realizar pillaje de plata. Sin cometer mayor vejamen, pusieron en libertad al *San Francisco Javier*, aunque obligaron a permanecer a bordo a Ibáñez y con esto pusieron proa a los puertos de la costa de Trujillo. En la isla de Lobos toparon con un barco de Francisco Miguel Cortijo, escribano de Trujillo, y lo capturaron. Se hallaba en viaje a Guayaquil, con un cargamento de harinas. Al poco rato divisaron otras dos embarcaciones, a una de las cuales dio caza el pirata. Se trataba esta vez de un barco de Diego de Santisteban, vecino de Panamá, a quien le quitaron los pertrechos y alguna carga de tablones y herraje, y una vez desmantelado, lo largaron. A las ocho de la mañana del día siguiente divisaron otra embarcación persiguiéndola, mientras que el barco de Cortijo era despachado para que se fuese a juntar con el *San Francisco Javier* en las islas de Galápagos. La persecución de aquella nave fue infructuosa, pues las sombras de la noche cayeron sin que le fuera posible capturarla. Viendo al día siguiente que se les había ido de las manos, celebraron junta los piratas, de la cual resultó poner proa a las islas Galápagos, en demanda de las presas anteriores. Habiendo llegado a la isla de la Virgen, una de las que forman el archipiélago, hallaron una bandera hincada en tierra, a cuyo pie se hallaba una carta en la cual estaba advertido que las presas se hallarían en la isla de Santo Tomás. Llegaron a ésta el 22 de octubre, y allí se juntaron todos los piratas.

En este lugar trasbordaron al piloto Ibáñez al barco de Cortijo. Mientras tanto, los piratas celebraron un consejo, y a lo que parece hubo profundas desavenencias entre ellos, al extremo de que el piloto principal se embarcó en la urca que era el barco principal de los invasores, y a bordo de ella, con nueve hombres, se dirigió al Norte. Otra de las medidas adoptadas en esta reunión fue la de deshacerse del Capitán Larrain y demás prisioneros, a quienes se instaló en una barca que se despachó el 24 de noviembre. En suma, de aquí resultó que el barco pequeño de los piratas se encaminó hacia la isla de Santa Teresa, en donde largaron ancla el 25 de noviembre, lugar en el que hicieron aguada y recogieron tortugas. Allí también se alijó el navío *San Francisco Javier* y lo dispusieron para poder reali-

zar operaciones militares. En este lugar permanecieron los piratas hasta el 12 de marzo de 1690.

Pocos días después salieron con rumbo a los puertos de la costa Norte del Perú, no sin antes solicitar de Ibáñez una explícita información sobre la posibilidad de hallar buques en aquel litoral, respondiéndoles éste que si no estaban cerrados los puertos, lo normal es que estuviesen buques mercantes cargando harina. Luego le exigieron asimismo que les informara sobre las condiciones de los puertos de Pisco, Arica y Coquimbo, contrastando las informaciones de Ibáñez con las que manifestasen los demás prisioneros, a los cuales sometieron a tormento, y a Ibáñez llegaron inclusive a amenazarle de quitarle la vida, por haber dicho que desconocía los puertos situados al Sur del Callao.

Arrancadas por medios tan violentos las informaciones que habían menester, reiniciaron la navegación, llegando hasta la latitud de 8° Norte, en donde habiendo sucumbido gran parte de la tripulación al mando de Loanda tuvieron que hacer escala en las Galápagos, para restablecerse. A fines de abril dieron vista a la isla de Mascareña, en donde desembarcaron, permaneciendo en ella quince días, de la cual pasaron a la isla de Santo Tomás, por haber faltado el agua, aunque de resultas de dicha falencia vinieron a fallecer tres individuos. Al cabo de unos días más, salieron con destino a la costa peruana. Pasaron por delante de Cabo Blanco y Los Organos, los cuales por haber parecido al pirata velas peruanas, lo decidieron a alejarse mar afuera. El 29 de junio avistaron la Punta Aguja, y al mismo tiempo, por barlovento, vieron una embarcación. Los piratas se pusieron a la capa para reconocer la derrota que llevaba, y al comprobar que era rumbo a Panamá, largaron una canoa con veinte hombres para ganar la fragata, que al ver su gente al pirata la habían desamparado, lo cual no tuvo remedio, pues se fue al garete y varó sobre las peñas. Aunque intentaron recoger la plata que suponían haber a bordo, fueron infructuosos sus empeños, pues lo único que rescataron fueron 1,500 costales de harina, más el diario de viaje, del cual se desprendía que se trataba de una embarcación del Capitán Gregorio de Luarca. En este punto, situado en la costa cercana a Piura, permanecieron los piratas unos días, hasta que intempestivamente se decidieron a emprender la travesía hacia California. El 5 de agosto iniciaron esta derrota, y llegaron a su destino el 30 del mismo mes.

No nos detendremos a referir aquí las correrías en aquellos mares, limitándonos a decir que regresaron a las islas Galápagos a mediados de 1691. El 8 de julio se hallaban nuevamente sobre el Cabo San Francisco, en donde hicieron aguada. El 12 del mismo mes se aproximaron a la isla de la Plata, en el estua-

rio del Guayas. El 15 de agosto, después de una nueva recalada en las Galápagos, se hicieron a la vela con rumbo al Perú. El 24 avistaron una vela, a la cual le dieron caza, teniendo que lanzar la piragua grande, con cuarenta hombres que bogaban en ella. Durante tres horas estuvieron remando, pero al cabo de dicho paso soltó el viento y la nave perseguida pudo salir sin mayor peligro. Al día siguiente se vio otro navío por popa; los piratas viraron para darle alcance, el bajel al ser blanco de un cañonazo, se rindió, pues lo tomaron al abordaje disparando la escopetería. Resultó ser este navío el *Santa María y Hospital de Pobres*, perteneciente, como ya se sabe, al Capitán Juan Rodríguez Franco. Aquel mismo día lograron avistar cinco embarcaciones más, pero no lograron capturarlas. A fin de arrancar noticias del Capitán Rodríguez Franco lo sometieron a crueles tormentos, así como a un religioso, para que confesaran el paradero de un cargamento adquirido en Portobelo. Luego quitaron al bajel *Santa María* toda la carga, jarcias y velamen, más catorce negros que voluntariamente se quisieron quedar con los piratas, por ser criados entre franceses y saber este idioma.

Prosiguiendo el viaje, a la latitud de 3° Norte, el 30 de agosto avistaron otra embarcación, que como ya hemos dicho era propiedad de los jesuitas, y navegaba cargada de madera de Guayaquil, a la cual privaron de las jarcias, pertrechos y bastimentos, volviéndola a largar. El 1° de setiembre se divisaron en el horizonte tres velas, a la altura de Tumbes. Al preguntarle al piloto Ibáñez una información sobre la identificación de las naves que se divisaban, dijo éste que a su juicio podían ser la Almiranta *San Lorenzo*, *El Pópulo* y *Nuestra Señora del Valle*, porque habían corrido noticias de que navegaban en convoy. Tan pronto oyeron esto los pilotos de los piratas, dieron orden de virar hacia mar abierta, a fin de no tropezar con aquellas embarcaciones.

Aquella misma noche dieron vista a un navío aislado, el cual tan pronto divisó a la nave pirata, también se dirigió hacia mar afuera. Hubo opiniones encontradas entre los piratas sobre si apresaban o no al buque que acababan de ver, y se acordó aguardar el nuevo día, en que se aproximaron al mismo, y tras de dispararle algunos tiros de escopeta, le mandaron a viva voz que arriase velas. Juzgando los marinos de la otra nave que era una de las del convoy, replicaron: "*Vamos andando e iremos hablando*", por lo cual y no arriar las velas, los piratas le dispararon una carga de escopetería, con lo cual los de la nave peruana se dieron a partido, largando una góndola, en la cual se embarcó su Capitán, Pedro Delso, dueño de la nave *Santo Tomás*. El Capitán pirata estaba enfurecido contra él, y tenía hecho propósito de cortarle la cabeza a Delso, porque enten-

dían que se había burlado de ellos. Al subir a bordo y verle las canas tuvieron compasión de Delso y el Capitán pirata arrojó el alfanje que tenía en las manos, y abriendo los brazos, estrechó contra sí a Delso, diciéndole: "*Como buen viejo no arriaste las velas. Mi gente se ha enojado mucho contigo*". Este recibimiento no fue óbice para que saquearan el *Santo Tomas*, abriendo los fardos y escogiendo la mejor ropa que hallaban, la llevaron a bordo de la embarcación pirata, más alguna cajonería de hierro, clavazón y platinas, cables, jarcias, velas y bastimentos.

De este lugar prosiguieron su viaje hacia Cabo Blanco. El 8 de setiembre se hallaban a la altura de Máncora, donde divisaron hacia el sudoeste una vela que llevaba también la derrota hacia el Norte. Continuaron viaje, y remontaron Cabo Blanco, hasta que el 10 del mismo mes, hallándose cercanos a Punta Pariñas, cuando hicieron seña al bajel para que arriara velas, éste enrumbó hacia Paita, salvándose de caer en manos del enemigo.

De aquí, tras detenida deliberación, optaron por tomar el camino hacia las islas de Juan Fernández. El 26 de setiembre viraron para afuera ruta al Sur, hasta la altura de 13°, donde les dieron los vientos por el sudeste, virando entonces hacia tierra con rumbo sudoeste, hasta que los vientos volvieron a serles favorables, en que viraron hacia afuera hasta la altura de 29° en donde hallaron viento Oeste y noroeste, con los cuales alcanzaron hasta la altura de 33°, desde donde prosiguieron al Este. El 29 de octubre avistaron la isla de Juan Fernández de Afuera, donde los sorprendió un temporal por el sudeste, aunque prosiguieron hasta el 1° de noviembre. Al acercarse a estas islas capturaron el navío *La Begoña*, que conducía el situado a Valdivia, llevando además harinas y víveres, así como zapatos y otros mantenimientos para aquella plaza. De a bordo extrajeron los piratas veinte botijas de vino, bizcocho y quesos. Allí el 8 de diciembre, en la misma *La Begoña* dejaron en libertad a Ibáñez, son seis hombres, quitándoles los cables, jarcias, velas y árbol mayor, notificándoles que no tocasen en puerto alguno desde el Callao al Sur, que para eso les habían dejado agua suficiente para soportar la travesía, y que si hacían lo contrario, les cortarían la cabeza. Además les dieron a entender los piratas que se retiraban al Atlántico, aunque esto podía ser una estratagema, pues se hallaban sin dinero y confesaban que en medio de todo se hallaban más a gusto en aguas del Pacífico que corriendo suerte varia en el Atlántico. Como además sabían que pronto viajaría la fragata *Jesús, María y José* con mucho dinero, esperaban caer sobre ella y luego volverse a las Galápagos.

Terminó su información el piloto Ibáñez manifestando que las fuerzas que seguían al pirata holandés eran de 89 hombres: de ellos, 34 franceses, cuatro holandeses, un inglés, que actuaba de piloto, seis negros portugueses, quedando a bordo 28 prisioneros. La nave que tenían era la *San Francisco Javier*, muy bien preparada, y con provisiones para mantenerse dos o tres años.

En comunicación de 24 de agosto de 1692 expresaba el Conde de la Monclova que consideraba muy problemático capturar al pirata que nos ocupa, pues siendo su régimen huir de cualquier bajel de guerra, aunque éste alcanzara a avistarle, si no se hallare a muy corta distancia o anclado, le sería siempre fácil escabullirse. Agregaba que el haber enviado en su búsqueda el bajel *Sacramento* constituyó un simple acto de cumplir fórmulas, a fin de que no estimase la gente que la Armada virreinal se encontraba inerte frente al pirata, pero que no se abrigaba la menor esperanza de que éste cayera efectivamente en poder de la nave peruana.

Con todo, anotaba el Virrey complacido que pocas veces había ocurrido que simultáneamente estuviesen cuatro naves de guerra en búsqueda del fugitivo pirata: la Almiranta nueva *Jesús, María y José*, que tras de haber ido a Panamá conduciendo el situado, a su regreso había dado fondo en el puerto de Manta el 20 de julio de 1692, desde donde zarpó para reconocer las islas de Galápagos, de donde continuaría su rumbo hacia El Realejo; el navío *San José*, que había llevado azogue a Nueva España y de regreso se hallaba en ruta al Callao; el mencionado *Sacramento*, que tenía como única misión seguir la estela del pirata, y finalmente el patache nuevo, construido a expensas del gremio de los comerciantes, denominado *Santa Cruz*, que en su viaje inaugural zarpó de Guayaquil con destino al Callao armado con la artillería, municiones y demás pertrechos que las autoridades habían remitido con la finalidad de que viniese tripulado de guerra no sólo para resguardarse de eventuales agresiones del pirata, sino para que en caso de ofrecerle resistencia, lo echase a pique.

Disponemos de un informe elaborado por el Capitán del repetido *Sacramento*, don Gregorio de Igarza, relativo a sus actividades. Comienza diciendo Igarza que zarpó de Paita el 14 de julio con destino a las islas de Galápagos, en donde largó ancla siete días después. Envío gente a tierra, a fin de reconocer las islas de la Madera y del Agua. En esta última los emisarios que habían puesto pie en ella trajeron un papel que encontraron atado a un palo, cubierto por una caparazón de galápago para guarecerlo de las lluvias tropicales, y señalado a la vista por una banderilla de bayeta amarilla. Por desgracia, no había nadie entre los tripulantes del *Sacramento* que conociese el francés, por lo que Igarza no pudo imponerse del texto del

referido papel. Prosiguió su derrota hacia la isla de los Paños, en donde se sabía que el año anterior había carenado sus naves el pirata en una ensenada que penetraba varios kilómetros tierra adentro. Lo único que se halló de importancia fueron restos de ropa y de la pequeña urca que había incendiado. Sin haber encontrado otro rastro, prosiguió Igarza hacia la costa de Manta, y de ahí continuó su derrota hacia el puerto de la Punta de Santa Elena, donde echaron ancla el 11 de agosto. Los centinelas que allí había apostados declararon que no habían visto ninguna vela sospechosa en los días anteriores. En vista de esta información, Igarza se decidió por regresar a Paita, recorriendo prolijamente la costa, largando ancla el 23 del mismo mes. Por fortuna, aquí pudo encontrar a un hombre inteligente en el idioma francés, Guillermo Bautista de Chavarría, el cual interpretó el papel encontrado en la isla del Agua, y con arreglo a lo que en él se leía, el pirata debía encontrarse a la sazón en las costas de California o en las islas Marianas.

Igarza se lamentaba de que el pirata no hubiese caído en sus manos exclusivamente por haber capturado aquél la fragata de Juan Bautista de Iturbe, cargada de brea y alquitrán, que permitió al huidizo navegante extranjero carenar con comodidad sus unidades, y aprestarlas para navegaciones de alto bordo. Según declaraban los marineros de la nave de Iturbe, fue tal el alborozo y alegría de los piratas al caer en sus manos tan rico cargamento, que no tuvieron inconveniente en regalar a los peruanos con el vino, agua y harina que necesitaban, sin hacerles otro daño que extraer de sus bodegas cinco canoas grandes de brea y alquitrán. Estimaba Igarza que si no hubiera ocurrido esto, el pirata hubiese tenido forzosamente que recalar en la isla de la Plata en la costa ecuatoriana de Manta, y allí le hubiera capturado fácilmente el *Sacramento*.

A pesar de los datos proporcionados por el referido papel hallado en la isla del Agua, lo cierto es que el pirata no abandonó nuestras aguas, y continuó causando serios quebraderos de cabeza a las autoridades peruanas.

A estar a una relación fechada en octubre de 1693, las acciones del pirata habían alcanzado muy fructífero botín.

En primer lugar, el Corregidor de Guayaquil hizo saber que había llegado a la Punta de Santa Elena una fragata, propiedad de los jesuitas, que había sido apresada anteriormente por el pirata en el puerto de Caballa, y que luego dejó en libertad en las islas de Galápagos en octubre de 1692. Las personas que habían escuchado los designios de los piratas, entendieron que éstos se proponían trasladarse a las islas de Juan Fernández, por hallarse escasos de agua y carne, con escalas en Arica y en Coquimbo. Tan pronto tuvo conocimiento el Conde de la Monclova de estas noticias, ordenó que todos los Corregidores

desde Ica hasta Arica estuviesen sobre aviso, dispuestos a hacer frente a un eventual desembarco enemigo.

Poco tiempo después, en efecto, llegó al Callao la fragata *Los Angeles*, que venía de Ilo, y trajo la novedad de que estando en aquel puerto a la carga, se supo que el pirata había dado fondo en Arica el 25 de marzo de 1693, pero que las autoridades locales habían ofrecido resistencia, al punto de que el atacante no se había atrevido a llevar a efecto su designio.

Por aquellos mismos días el Corregidor de Ica avisó que el 3 de abril había entrado el pirata en Caballas, donde recogió vinos que halló en la playa. De inmediato se impartió la orden de que todas las naves que se hallasen en la costa del Sur saliesen de los puertos en que se encontrasen, a fin de que no cayeran fácilmente en poder del enemigo. Igualmente se ordenó al Capitán de Mar y Guerra don Pedro de Alzamora, que se hallaba en Paita con la Almiranta *Jesús, María y José* para que sin pérdida de tiempo largase velas y remontara la costa hasta las islas de Lobos, punto adonde podía presumirse que alcanzara el pirata, manteniéndose allí hasta saber de cierto sobre las actividades de este último. Una vez adquiridas estas noticias, debía retornar a Paita y entablar contacto con el General don Antonio de Bea, que se hallaba en Guayaquil.

En este estado, llegó al Callao un barco dando cuenta de haber sido capturado por el pirata a la altura de las islas Chinchas, habiéndole retenido desde el 6 hasta el 9 de abril, y extraído de sus bodegas un cargamento de trigo que conducía. El mismo barco dio cuenta que el pirata se hallaba persiguiendo otra embarcación mercante en las islas de Sangallán (13° 49' Sur) que era frecuente punto de recalada para las embarcaciones procedentes de Chile o de Australia, para rectificar su navegación. Se trata de la fragata del Capitán Francisco de Lártiga, que llegó al Callao de arribada por venir huyendo del enemigo.

Por su parte, las autoridades de Pisco dieron cuenta de haber largado ancla en aquel puerto la fragata de Roque Zaera, cuyo piloto declaró que yendo con dicha embarcación para el puerto de Nazca, el 10 de abril había caído en poder del pirata, el cual había disparado una bala para que arriase las velas, y que habiéndole privado de la aguada y de los víveres, lo dejaron en libertad.

El hecho de que el pirata se mantuviera tan prolongado lapso en una misma región, indujo al Virrey a pensar que era designio del mismo aguardar allí los buques mercantes que regularmente venían de Chile. A fin de desbaratar este propósito, ordenó zarpar al General don José de Alzamora, al frente de un barco con catorce infantes, cuatro marineros y otros tantos

LOS PIRATAS

pedreros, que se hizo a la vela el 17 de abril. Las instrucciones le ordenaban colocarse al Sur de Sangallán, a fin de poner sobre aviso a cuantos buques se dirigiesen al Callao, de que el pirata se hallaba merodeando por Sangallán, y lo evitasen haciendo el rodeo conveniente.

Entre tanto, el pirata proseguía sus fechorías por el litoral de Chile. En el puerto de Iquique apresó una fragata, propiedad de don Santiago de Mendía, con toda su dotación, y con esta presa entró en Arica el 25 de marzo, sin haber conseguido su propósito de echar gente en tierra, por la vigilancia y preparativos de la guarnición local. Sin embargo, ofreció entrar en negociaciones para rescatar la citada fragata a cambio de la suma de 7.000 pesos. Como las autoridades locales se negaran a todo trato, el pirata, después de haber desmantelado su presa, la hizo pasto de las llamas.

A poco hizo su aparición en Pisco, el 26 de abril, en donde dio fondo y apresó el barco *San Lorenzo*, con un cargamento de 150 botijas de vino.

Comprobada la persistencia del pirata en cometer depredaciones en la región al Sur de Lima, ordenó el Virrey preparar al navío *San José* para que saliese de guerra en búsqueda de aquél. El 14 de mayo levó anclas del Callao, con 140 hombres de mar y guerra, y una competente dotación de artilleros, al cuidado de catorce piezas. Comandaba la nave el mismo Capitán Gregorio de Igarza que anteriormente había estado al mando del *Sacramento* en aguas del Norte. Las instrucciones le indicaban que navegara hasta las alturas de Nazca, desde donde tornaría hacia Pisco en búsqueda del enemigo. La realidad, sin embargo, dio al traste con estos propósitos, pues aunque el *San José* permaneció hasta mediados de junio en aquella zona, no logró el más leve rastro de los enemigos, y como por otro lado la nave hiciese mucha agua, y los víveres tocasen a su fin, solicitó del Virrey licencia para regresar a su base de operaciones.

En efecto, el pirata se encuentra activo en las riberas de Chile. El 28 de junio hizo su entrada en Iquique, donde hizo carne de algunos borricos que mató, y luego salió en seguimiento de dos velas que se acercaban a dicho puerto. Por otra parte, en Arica entró una góndola, en que viajaba Juan de Zozaya, maestre del navío *Nuestra Señora del Rosario*, que navegaba de Chile al Callao con cargamento de trigo, y que al darle alcance el pirata, desesperado de no poder escapar, echó su barca al agua y alcanzó con ésta en la quebrada de Vitor, dejando desamparado su bajel, del cual se apoderó el enemigo, y entró en Arica, en cuya rada había dado fondo el barco nombrado *La Magdalena*, cuyo maestre era Bartolomé Calderón,

que viajaba en lastre del Callao, a cargar trigo, que cayó asimismo en poder del pirata.

La circunstancia de haber carestía de granos en Lima, hizo que los citados maestros convencieran a las autoridades de Arica para entrar en conversaciones con el pirata, a fin de rescatar ambas embarcaciones. Por *La Magdalena* se entregaron 4.000 pesos, y por el navío *Nuestra Señora del Rosario*, 9.000, aunque habiendo recibido el pirata el total de las dos cantidades, sólo dejó en libertad al primero, llevándose consigo al segundo, faltando así a su palabra, aunque no se supo las razones de esta falsía.

En resumen, las presas de bajeles realizadas por el pirata, lo que había extraído de ellos y el monto de los rescates, era lo siguiente: el 6 de abril de 1692, al amanecer, sobre las islas de Chincha, había apresado el barco *El Santo Cristo*, habiéndole sustraído una barcada de trigo, de 820 fanegas que traía a bordo. El 10 del mismo apresó otra fragata, en ruta a Nazca, a barlovento de la punta de Herbay, a la que robó los escasos víveres que conducía, mas tres fardos, un cable y algunas hachas, poniéndola luego en libertad. En Iquique apresó la fragata de Santiago de Mendía, la que —como ya queda detallado— ofreció en 7.000 pesos y, al ser rechazada la proposición, entregó al fuego. El 26 de abril de 1693 apresó en Pisco al barco *San Lorenzo*, con un cargamento de 150 botijas de vino. El 19 de junio apresó el navío *Nuestra Señora del Rosario*, en la quebrada de Vítor, y al día siguiente, en Arica, el barco *La Magdalena*. Como ya se ha expresado, el Corregidor de Arica permitió que se rescatasen ambas embarcaciones, por venir cargadas de trigo y harina de Cochabamba para el abastecimiento de Lima. El balance no podía ser más favorable para el pirata, ni más desventajoso para la economía y el prestigio del virreinato.

En efecto, tanto la Corona como el propio Conde de la Monclova ponderaban los graves daños que la presencia de este pirata ocasionaba por las pérdidas de barcos y cargamentos, interrupción del tráfico comercial y general inquietud que sembraba en el territorio azotado por sus depredaciones. La Corona impartió severas disposiciones para que todas las embarcaciones que navegasen por aguas del Pacífico estuviesen armadas y con el resguardo suficiente para poder resistir cualquier ataque de los piratas, teniendo en cuenta también que éstos, en razón de sus menguadas fuerzas, no era de temer que se atrevieran a ofrecer mucha resistencia. También se instruyó al Virrey para que exhortara a cuantas personas o corporaciones pudientes estuviesen en condiciones de cooperar con la construcción de naves de guerra, a fin de reforzar así la escuadra.

LOS PIRATAS

El Virrey, al comentar estas disposiciones, se hacía cargo de que los dueños de las naves mercantes eran por lo general personas de corto caudal, y que la marinería estaba integrada por negros e indios, siendo por esta razón dificultoso, por no decir imposible, conseguir que se armasen en nivel apropiado para ofrecer batalla en igualdad de condiciones con el pirata. Por otra parte, los bajeles de guerra de la escuadra virreinal, aunque estuviesen todos de continuo navegando, además de ser empresa impracticable por el subido dispendio que ello acarrearía al Fisco, no surtiría el menor efecto en una extensión de costas tan dilatadas como las del Perú.

En realidad, el pirata continuó impune en nuestras aguas. En noviembre de 1693 hizo su aparición en Chancay, donde consiguió apresar a la fragata de Nicolás de Medina, que entraba precisamente al puerto, y que logró aprehender mediante una piragua que despachó el pirata, quien también se apoderó de una fragata que cargaba guano, propiedad de don Juan de Garay Secadura. Tras de privarlas del velamen, jarcia, anclas, algunos negros e indios, el pirata dejó en libertad las dos presas.

Aunque se supo con posterioridad, por deficiencia de las embarcaciones, la verdad es que anteriormente el pirata había tenido la fortuna de apoderarse del navío nombrado *Santiago* en el puerto de la Yerbabuena, en el litoral de Arequipa. En efecto, el *Santiago* navegaba de Arica con destino al mencionado de Yerbabuena, a fin de cargar trigo para traer al Callao; estando a media carga, se supo que el 17 de octubre de 1693 había aparecido el pirata en Ilo, y temeroso de que el pirata viniese sobre él, decidió abandonar la caleta de Yerbabuena, pero con tan adversa fortuna, que a las dos horas de navegación topó con una piragua grande, de siete remos por banda, que se aproximó al repetido *Santiago* disparando varias cargas de escopetería, al tiempo de que a grandes voces le ordenaba que arriase y se rindiese. Aunque la gente del navío peruano se puso en defensa, la piragua le disparó una bala de pedrero que dio en la popa del *Santiago*, matando tres hombres e hiriendo a otros cinco. Trató el maestro de rescatar su navío, ofreciéndole al pirata hasta 17.000 pesos, pero el captor se negó, diciendo que el *Santiago* le convenía mucho para reemplazar la citada piragua, que era muy inferior en condiciones de navegabilidad. En el puerto de Caballa largó a los prisioneros, los cuales declararon lo que queda dicho, y que estos piratas franceses ya no navegaban en unión con los ingleses, como hasta entonces lo habían hecho con el corsario Strong.

Como era de suponer que la nave enemiga continuaría su viaje para seguir realizando hostilidades en los puertos de la costa Norte, el Virrey adoptó las medidas conducentes a frus-

trar toda acción depredatoria que emprendiese el pirata, poniendo sobre aviso a las autoridades hasta la costa de Santa Elena. Una embarcación al mando del Capitán don Francisco de Mendieta estaba encargada de notificar las disposiciones a lo largo del litoral, y para prevenir una acción con el pirata, llevaba ocho piezas de artillería, ocho pedreros y 70 hombres de mar y guerra. Zarpó Mendieta el 10 de noviembre de 1693. Como era de prever, no consiguió hallar ni rastros del pirata, y así tras de haber permanecido unos meses en Paita, regresó al Callao.

Ese mismo mes de noviembre recibió el Conde de la Monclova comunicaciones de las autoridades norteñas que manifestaban que el navío de los piratas se había avistado en Cabo Blanco, junto con la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, que como queda dicho había sido propiedad de don Pedro de Zozaya, en la cual iba una nutrida dotación de gente de desembarco. La ruta que llevaban las naves del enemigo era la Punta de Santa Elena.

No fue así, sin embargo, pues en enero del año siguiente —1694— hizo su aparición en las costas de Chile. El 29 de dicho mes amaneció fondeado en el puerto de la Concepción el enemigo, que ahora navegaba a bordo del *Santo Cristo*, habiendo apresado aquella noche a varios tripulantes del navío *Santo Cristo de Lezo*, cuyo dueño era don Juan Güemes Calderón, surto asimismo en dicho puerto. Esa misma mañana el enemigo entró en tratos, a fin de establecer las condiciones del rescate de dichos individuos. Los emisarios que por parte de las autoridades chilenas se trasladaron a bordo, comprobaron que andaba también en convoy de la nave del pirata el bajel *Santiagoillo*, con una dotación de unos veinte hombres aproximadamente. El rescate quedó ajustado en la suma de 6.000 pesos, cien botijas de vino y 25 de aguardiente.

Las autoridades de Chile dispusieron también valerse de las sombras de la noche para intentar, con cincuenta hombres armados, la recaptura del *Santo Cristo*. No obstante, el pirata estaba en guardia, y la empresa fracasó parcialmente, pues sólo consiguieron disparar la artillería sobre el pirata, que apresuradamente se alejó.

En razón de la carencia de víveres, se entendió que el pirata se apresuraría a recogerlos en las islas de Juan Fernández. Salió en persecución del enemigo un navío, comandado por don Antonio Marín de Poveda, hermano del Gobernador de Chile. No halló rastros del enemigo, a pesar de que se mantuvo en actitud vigilante en las islas y la costa delante de Valdivia, desde el 8 de febrero hasta el 15 de marzo.

Posteriormente se supo por cartas de particulares que el *Santiagoillo* había zozobrado en la embocadura del Estrecho de

LOS PIRATAS

Magallanes, a la altura de 52°, al varar en un bajío. Aunque se hicieron muchas diligencias para salvar la nave, sólo pudieron librarse los pertrechos, bastimentos y dinero, que sumaba unos 60.000 pesos, sin haber perecido ningún individuo de la tripulación, formada por franceses.

Mientras tanto, el Virrey Conde de la Monclova no permanecía inactivo. Tan pronto se supo que el *Santiaguillo* había caído en manos de los piratas en el puerto de Yerbabuena, se despachó una embarcación pequeña, al mando del Capitán don Antonio de Mendieta, que recorrió a bordo de un buque dotado de ocho piezas de artillería, hasta la Punta de Santa Elena, sin que en ningún punto se hallara vestigio alguno de los buscados enemigos.

No contento con este resultado, habiendo regresado a Paita el patache de la Armada virreinal *Santa Cruz*, que en 1694 había transportado a Panamá la subvención destinada a las fuerzas allí apostadas, a cargo del Capitán de Mar y Guerra, don Miguel Cordones, el Conde de la Monclova le impartió instrucciones de que aguardase nuevas órdenes en aquel puerto, manteniéndose alerta para zarpar a la primera noticia que se le trasmitiese de hallarse el enemigo en las proximidades de Paita. En efecto, allí se mantuvo el *Santa Cruz* durante cerca de cuatro meses, sin que en este lapso se recibiera la menor noticia de las actividades de los enemigos. Con igual propósito se ordenó poner en situación de alerta al navío *Jesús, María y José*, surto en el Callao, para que sin más demora que la de embarcarse su dotación se pudiese hacer a la vela y encaminarse al lugar donde se supiera que se encontraba el enemigo.

La Corona había cursado estrictas recomendaciones al Conde de la Monclova para reforzar la escuadra virreinal, añadiendo a los dos navíos de guerra y el patache otras embarcaciones armadas que con el carácter de permanentes recorriesen la costa peruana, y que fuesen costeadas por la corporación de comerciantes. De esta forma, no se volverían a registrar las escenas de pánico que eran usuales en cuanto se conocía la existencia de piratas en nuestras aguas, pues la escuadra, engrosada con naves de guerra auxiliares, constituiría una fuerza de protección para mantener sin perturbaciones el curso normal de las actividades comerciales.

El Virrey, en respuesta a esta exhortación de las autoridades metropolitanas, ponía de relieve que desde que comenzó el flagelo de los piratas en aguas peruanas, no se había conocido una cantidad tan crecida de bajeles armados y en condiciones de librar combate como bajo su mando. La artillería que llevaba la Capitana *Santisimo Sacramento*, la Almiranta *Nuestra Señora de la Concepción* y el patache *Santa Cruz*, que habían costeado los comerciantes de Lima, a que se añadió posterior-

mente la fragata *San Miguel*, que entró a prestar servicios en lugar del chinchorro *Santo Toribio*, al que se le dio de baja por declarársele inútil, era suficiente para ahuyentar del Pacífico a los piratas que en él navegaban. Poco después, a las expresadas embarcaciones se añadió el navío *Jesús, María y José*, adquirido del Capitán don Juan de Oriamaño a principios de 1692. Por su parte, el navío *Nuestra Señora de Guadalupe*, que había servido como Capitana de la escuadra cerca de cuarenta años, pues había sido construido en época del Conde de Alba de Aliste, por orden del Conde de la Monclova se mantuvo en actividad, en el Callao, sin pasar a desguazarlo, porque si bien sería costosísimo carenarlo nuevamente para ponerlo en condiciones de salir a alta mar, también se tuvo en cuenta que sería desperdiciar su utilidad si se le daba de baja. En esta alternativa, se determinó que mientras en el Callao no ofreciese conocido riesgo de irse a pique, servía para añadir respeto a las demás fuerzas defensivas.

Contando, pues, con todas estas naves, más otras que temporalmente se utilizaban para la conducción del material de construcción del muelle del Callao, disponía la escuadra virreinal de seis bajeles, cinco de ellos nuevos, todos provistos de artillería de grueso calibre, como que la Capitana llevaba 40 piezas; la Almiranta, 36; el *Jesús, María y José*, 26, y el *Santa Cruz*, 18, si bien todos podían conducir alguna más, de suerte que en caso de combate no quedarían en situación de inferioridad en relación con el enemigo.

Al mismo tiempo, hacía notar el Conde de la Monclova los obstáculos que a su entender surgían para que los particulares armasen sus naves en grado de poder ofrecer resistencia proporcionada al adversario. Para corroborar su argumentación, exponía que la tripulación ordinaria de tales embarcaciones, aunque alcanzasen el porte de cuatrocientas toneladas, estaba formada por indios y negros, siendo españoles únicamente el maestre y el piloto, en términos generales. Proseguía el Virrey razonando que con semejante personal no se podía ofrecer lucha a ningún pirata. Los armadores de buques mercantes se excusaban alegando que no encontraban gente de algún nivel social para integrar sus tripulaciones. La mejor demostración de esto último la había ofrecido el bajel *Santo Tomás*, cuyo capitán era don Pedro Delso.

Esta embarcación regresaba del Istmo de Panamá, con un cargamento valorado en cerca de dos millones de pesos, y conducía a bordo, en calidad de pasajeros, más de setenta personas españolas, incluyendo algunos comerciantes propietarios del mencionado cargamento. Así y todo, no hubo forma ni de reunir entre todos unos veinte mil pesos para dotar a la nave de armamento apropiado, ni de que alguno de los viajeros sentase plaza

en calidad de gente dispuesta a combatir. Así queda explicada la facilidad con que el pirata capturó dicha nave, pues le bastó destacar una piragua, para rendir al *Santo Tomás*.

Durante casi diez años volvió a renacer la calma en las aguas peruanas, pues sólo en febrero de 1704 volvieron a aparecer en el Pacífico naves inglesas. Eran esta vez dos bajeles de poco porte, el mayor nombrado *Saint George*, cuyo Capitán era William Dampier, con 26 cañones de fierro de a seis y nueve libras de calibre, y alrededor de cien hombres, y el menor, *Cinque Port Galley*, cuyo capitán era Thomas Stradling, con dieciséis cañones de a cuatro libras de calibre, y sesenta tripulantes. Se trataba del segundo viaje de circunnavegación realizado por aquel intrépido marino inglés, que traía en esta ocasión patentes de corso de la Reina Ana. La expedición había sido fletada por armadores británicos, y las disensiones entre Stradling y su gente dieron margen para que quedara abandonado un tripulante, el famoso Alexander Selkirk, en la isla de Juan Fernández, suceso que inspiró la inmortal obra de Daniel de Foe³⁸.

Poco después hacían su aparición asimismo tres bajeles franceses de porte aproximado de trescientas toneladas, cada uno, que fueron: el *Saint Joseph*, al mando del Capitán Joseph Nermont Troublet, con 24 cañones de fierro y de 6 y 4 libras de calibre, y 76 hombres de tripulación; el *Le Baron de Breteuil*, que vino al mando del Capitán Jean Baptiste Becard, con treinta cañones de fierro de a 8 libras de calibre, y 120 hombres, y el *Saint Esprit*, que comandaba el Capitán Alphonse Porré. Con estos barcos despachados desde Saint Maló, se iniciaban en nuestras aguas las actividades de las naves francesas. Luego de doblar el Cabo de Hornos, los tres veleros franceses, cogidos por una tempestad, se vieron obligados a dispersarse. El primero en llegar al punto de reunión —la isla de Juan Fernández— fue el *Saint Joseph* que largó ancla en aquel lugar el 11 de marzo de 1704.

En lugar de hallar a las otras dos naves de su misma nacionalidad, Troublet se dio de manos a boca con corsarios enemigos, que eran los que comandaba Dampier. De inmediato se entabló combate. En la refriega los ingleses perdieron nueve hombres y sufrieron muchos heridos. El *Saint Joseph*, aprovechando de vientos favorables, logró escapar sin ser perseguido de sus enemigos, los que retornaron a Juan Fernández. Mas el 16 de marzo tuvieron la sorpresa de que se acercaban dos grandes veleros franceses, que eran *Le Baron de Breteuil* y el *Saint Esprit*, con los cuales no se atrevió a medirse Dampier, huyendo vergonzosamente hacia el continente, para ponerse a salvo.

Entre tanto, el *Saint Joseph* arribó al Callao el 29 de marzo. El Capitán le escribió al Virrey, poniéndole en su conocimiento

que en virtud de patente del Almirante de Francia, librada en agosto del año anterior, se habían dado a la vela en Saint Maló, con el objeto de entrar en el Pacífico por haber llegado a saber que en Inglaterra se estaban armando tres bajeles corsarios con ánimo de cometer depredaciones en las costas peruanas, y en razón de haberse unido las Coronas francesa y española, estimaban prestar un importante servicio ofreciendo su colaboración para erradicar tal flagelo de estos mares. Añadía asimismo que de resultas del combate con las fuerzas de Dampier traía algunos heridos y mucha urgencia de vituallas y refrescos para la tripulación. Fue portador de esta comunicación un pasajero español, que había viajado a bordo de la nave francesa, que certificó al Virrey la exactitud de las afirmaciones del Capitán Troublet. Este sujeto era un aventurero nacido en Lima, que llevaba el nombre ficticio de Diego de Almagro y Toledo.

Luego que el Conde de la Monclova recibió estas informaciones, convocó a Junta de Guerra con los magistrados de la Audiencia y los principales jefes militares. Se resolvió por unanimidad autorizar al barco francés a proveerse de refrescos, y para que pudiera carenarse en los astilleros chalacos, y se aprovechó la escasez de ropa española, como consecuencia del gran retraso sufrido en las expediciones de los galeones por el Atlántico, para permitir que la embarcación francesa liquidara su cargamento, abonando los derechos aduaneros de estilo.

A los pocos días se recibió también una comunicación del Corregidor de Arica, en que manifestaba que habían dado fondo en aquel puerto el *Saint Esprit* y *Le Baron de Breteuil* y simultáneamente el Capitán de este último, Jean Baptiste Bécard dio cuenta al Virrey de su arribo y pedía las órdenes de las autoridades peruanas para proceder en consecuencia. El Conde de la Monclova, tras de consultar con sus asesores, respondió agradeciendo el celo que se ponía de manifiesto, y le autorizaba para trasladarse al Callao.

Volvamos ahora la atención a las naves inglesas, de la expedición de Dampier. El Corregidor de Piura se apresuró a comunicar que los corsarios británicos habían apresado en las inmediaciones de Paita a dos barcos mercantes peruanos, a los cuales sustrajeron el cargamento y los pertrechos, dejándolos luego en libertad, sin inferir daño alguno a las tripulaciones. Tan pronto se impuso el Conde de la Monclova de estas novedades, convocó a Junta de Guerra, en la que se acordó que zarparan dos navíos de guerra surtos a la sazón en el Callao: el patache principal de la escuadra, *Santa Cruz*, y el *San Francisco de Asís*, perteneciente a un comerciante, que a fin de ahorrar tiempo se armó para salir en busca del enemigo. Llevaban veinte cañones de bronce y una dotación de 160 plazas cada unidad, con los víveres correspondientes. Se hicieron a la vela el 24 de

mayo de 1704, ateniéndose en el viaje a las instrucciones impartidas por el Almirante don Pedro de Alzamora. Pocos días después el Capitán Troublet se ofreció a salir con su bajel *Saint Joseph* con el intento de perseguir a los corsarios ingleses. Admitida su oferta se le expidió a Troublet patente de Capitán de Mar y Guerra de la escuadra virreinal, para que fuese tratado y socorrido como tal en cualquier lugar donde hiciere arribada. Sujetándose a las instrucciones que se le extendieron, levó anclas del Callao el 25 de junio.

A poco el Corregidor de Arica, en carta de 16 de este último mes, hizo saber al Virrey que había entrado en aquel puerto el navío francés *Saint Charles*, cuyo Capitán era Pierre Soudray Perée. Se hallaba de travesía a Cantón (China), habiendo tomado la ruta del Estrecho de Magallanes, por temor de que los de Sonda y Malaca estuvieran bloqueados por holandeses y británicos, y pidió que a cambio de las bagatelas que llevaba en las bodegas, se le admitiese a libre plática para adquirir víveres y bastimentos.

Siguiendo el ejemplo del Capitán Troublet, su colega Bécard, que mandaba *Le Baron de Breteuil* se ofreció también a salir en búsqueda del enemigo inglés, si se le proporcionaban algunos tripulantes y municiones, dejando su cargamento en tierra, al cuidado de sus factores.

Volviendo nuestra atención hacia las naves inglesas de Dampier, habiendo salido en su persecución el *Santa Cruz* y el *San Francisco de Asís*, así como el bajel francés *Saint Joseph*, este último reconociendo el litoral hacia el Sur hasta las islas de Juan Fernández, y los dos primeros en dirección opuesta, esto es, hacia el Norte con derrota prevista hasta Manta, retornó la nave francesa sin haber visto nada sospechoso. En cambio, los buques peruanos tropezaron con el *Cinque Ports Galley*, pero no lograron darle alcance por haber caído las sombras de la noche antes de aprehenderlo, por lo que decidieron replegarse a Paita, de donde por las noticias que les participaron de Guayaquil de hallarse en las cercanías alguna de las naves inglesas, salió sólo el *San Francisco*, al mando del capitán don Francisco de Mendieta, teniéndose por incuestionable que bastaba con una nave para apresar al enemigo o echarle a pique, y que convenía que el patache *Santa Cruz* quedara en el puerto, por si el enemigo aparecía en lugares próximos a su base. En efecto, el *San Francisco* avistó a una nave inglesa entre la Punta de Mero y Tumbes, y durante siete días hizo toda clase de esfuerzos para aproximarse, hasta que el 2 de agosto se pusieron tan cerca uno del otro, que estaban a tiro de cañón, logrando el barco peruano abatir el mastelero y la gavia del trinquete del adversario, aparte de otros daños, si bien la ligereza del inglés le permitió escabullirse. Al día siguiente, ya sobre Tumbes,

volvió a ponerse a la vista del *San Francisco*, pero ahora nuevamente el enemigo logró escapar, con lo que tras de varios días de no hallarlo, resolvió el Capitán Mendieta unirse en Paita al patache. Era claro que su táctica consistía en rehuir todo encuentro con las naves peruanas o con las francesas aliadas, porque la experiencia demostraba hasta la saciedad que siempre eludían trabar combate, seguramente también como resultado de las pérdidas sufridas en los combates con los buques franceses en las islas de Juan Fernández y otros inconvenientes derivados de su situación de fugitivos.

Un intento de desembarco en Manta sufrió serio revés, pues las autoridades locales lograron apresar nueve hombres que habían puesto pie en tierra, así como un portugués, quemándoles además las lanchas y piraguas que habían utilizado para acercarse a tierra.

En total, los ingleses lograron apresar cinco embarcaciones en aguas del Pacífico, más dos barcos pequeños, de los que sólo cogían el cargamento, pues concedían buen cuartel a las respectivas tripulaciones. De dichas unidades, a cuatro dejaron en libertad, y a la quinta la echaron a pique, ya sin gente a bordo.

De la expedición a Panamá de ambas naves resultó una disputa por la distribución de las presas. El resultado de esta disidencia arrojó que los del navío *Saint George* decidieran separarse con rumbo a las costas de México, en tanto que el velero *Cinque Ports Galley* regresara a aguas peruanas, según se supo por declaraciones de algunos tripulantes que fueron apresados en Panamá³⁹.

Entre las fuerzas auxiliares de la escuadra virreinal hemos mencionado a la entidad constituida en la época del Duque de la Palata, bajo el título de "Compañía de Mar de Nuestra Señora de Guía", que a cambio de aportar sus unidades para perseguir a los piratas, reclamaba ciertas ventajas sobre las presas que se hicieren. Prestó muy eficaces servicios, pues su radio de acción se extendió hasta aguas de Centroamérica, en donde las autoridades facilitaron auxilios al navío *San José*, por la suma de 13,968. Posteriormente la Compañía se enredó en complicados litigios, pues las autoridades aduaneras objetaron las franquicias acordadas con arreglo a la cláusula duodécima del pacto concertado entre el Gobierno y la Compañía, que prevenía que estaban las naves pertenecientes a la misma exentas de todo reconocimiento, tanto a la entrada como a la salida de los puertos. Esto, a juicio de los funcionarios encargados de esta misión de inspección, podía conducir a que las embarcaciones pertenecientes a la Compañía se convirtiesen en la realidad en activos transportes de contrabando, de suerte que en vez de ser un elemento defensivo contra los piratas, de hecho se tratara

simplemente de una compañía de comercio, y lo que era una idea en servicio de la comunidad, fuese en la realidad un factor de fraude fiscal. El Virrey, en su correspondencia, se hacía cargo de que para ayudarse en los ingentes gastos en que incurría la Compañía, sería necesario aprovisionarse para una larga navegación, y que en no pocas oportunidades tendrían necesidad de deshacerse de algunas mercaderías para adquirir con su valor los elementos necesarios para proseguir su derrota.

En hecho de verdad, cuando entró a gobernar el Conde de la Monclova (1689) halló desmantelada la escuadra de la Compañía que nos ocupa, y sólo mantenían dos bajeles y un patache, y de aquéllos, el navío *San Francisco de Paula*, zozobró poco después saliendo del puerto de La Puná en la ría del Guayas, aunque por fortuna se salvaron los tripulantes⁴⁰.

CORRERIAS DEL PIRATA WOODES ROGERS (1709)

En 1709 hizo su aparición en aguas del Pacífico otro corsario inglés: Woodes Rogers, que con la ayuda de algunos armadores particulares y comerciantes de Bristol equipó dos fragatas, una de 26 y otra de 32 cañones, nombradas *Duc* y *Duchesse*, respectivamente, embarcando 334 hombres. Su principal subalterno era el piloto William Dampier, que ya anteriormente había estado en dos ocasiones en estos mares, y se hallaba al frente de la primera de las dos embarcaciones nombradas. A principios de 1709 hicieron su aparición en el Pacífico. En la isla de Juan Fernández recogieron al escocés Alexander Selkirk, que había permanecido abandonado en dicho lugar durante cuatro años, desde que lo dejara el Capitán Stradling. Como es sabido, las aventuras de este marino durante su forzada estancia en la isla de Juan Fernández sirvieron a De Foe para trazar las páginas de *Robinson Crusoe*⁴¹.

Desde Juan Fernández, Rogers y sus secuaces pusieron rumbo a la costa peruana, logrando capturar en la travesía varios navíos, entre ellos dos con muy valioso cargamento, pertenecientes a don José Arrizabalaga y Pablo y Juan Morel, respectivamente, que cayeron en manos de los piratas a la altura de las islas de Lobos de Afuera, cuando navegaban de Paita al Callao. También hicieron presa los ingleses de una balsa de unas dieciséis toneladas, que conducía una pequeña suma de dinero para adquirir harina en Chérrepe. Su Capitán respondía al nombre de Antonio Lagos, e iban a bordo seis indios tripulantes y un español. Este barquichuelo, que cayó en poder del enemigo el 16 de marzo de 1709 fue transformado por los carpinteros ingleses en una fragata armada, que fue bautizada *Commencement*, como augurio de futuras adquisiciones de igual procedencia.

Cruzando entre las citadas islas y el litoral peruano, la *Duchesse* capturó a poco la *Santa Josefa*, que iba de Guayaquil a Trujillo, con un cargamento de cincuenta toneladas de madera, cacao, cocos y tabaco. A esta nave se rebautizó con el nombre de *Accroissement*, cuyo maestre fue precisamente el rescatado Alexander Selkirk. Desde esta zona resolvieron desplazarse a la próxima, Paita, pues los prisioneros les habían informado de que en este puerto los barcos recalaban obligadamente, y por su número, podían ser fácil presa del pirata inglés.

En la travesía, la *Duc* sorprendió un barco, el *Ascensión*, construido como un galeón, con puentes muy altos y un desplazamiento de cuatrocientas a quinientas toneladas, que se hallaba en ruta de Panamá al Callao con mercaderías finas, madera, más de treinta negros esclavos y varios pasajeros (2 de abril). El mismo día el *Commencement* apresó una barca de 35 toneladas, que iba de Guayaquil a Chancay, al mando del Capitán Juan Guastellos, conduciendo madera y once pasajeros.

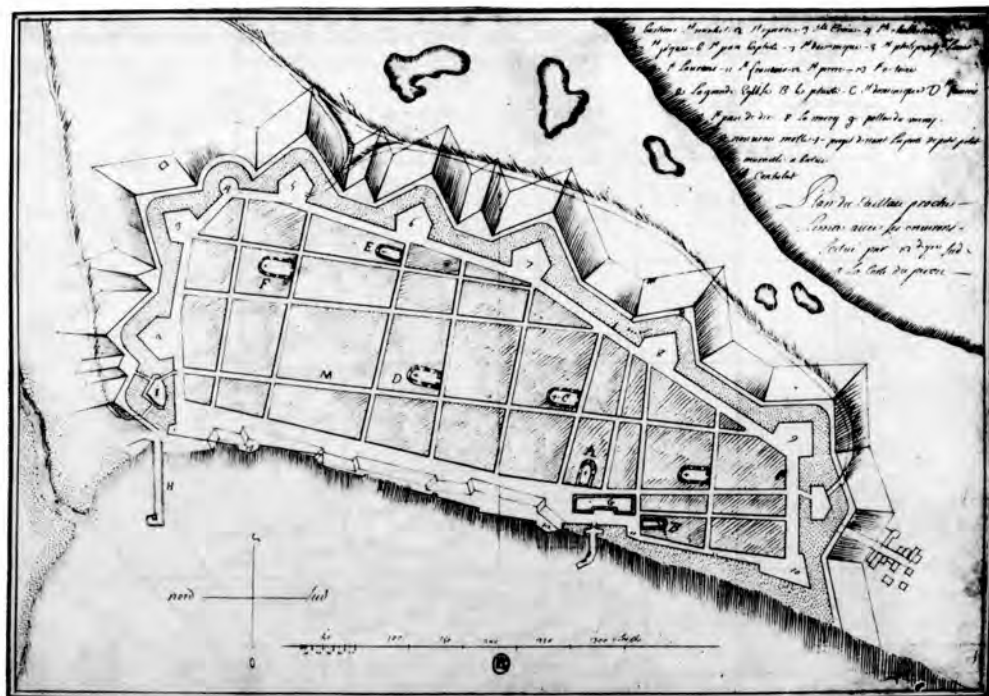
Rogers, al mando de su escuadra, se mantuvo frente a Paita, pero sin atreverse a acción alguna, hasta que la escasez de agua los obligó a intentar un asalto sobre Guayaquil, que consideraban lugar fácilmente vulnerable.

El Virrey Marqués de Castellosrius, no bien adquirió noticias exactas de las correrías de Rogers y sus huestes, adoptó las providencias del caso: mandó alistar gente, hasta un total de más de ochocientas plazas, y preparó para salir a la primera orden a las naves disponibles en el Callao, que fueron tres, al mando respectivamente de don Fernando de Arévalo, don Andrés de Valverde y don Pedro Bravo de Lagunas. Además, requirió la ayuda de dos embarcaciones de pabellón francés, que por entonces arribaron a nuestro primer puerto, capitaneadas por M. Alonso Poirée y M. Jean Davis. La escuadra diose a la vela en 16 de julio de 1709, cuando ya el pirata había ganado una gran delantera, puesto que después de saquear Guayaquil en abril de aquel mismo año, exigiendo por añadidura un cuantioso rescate por la libertad de vecinos de primera nota, enrumbó hacia el Norte, alejándose definitivamente de aguas peruanas.

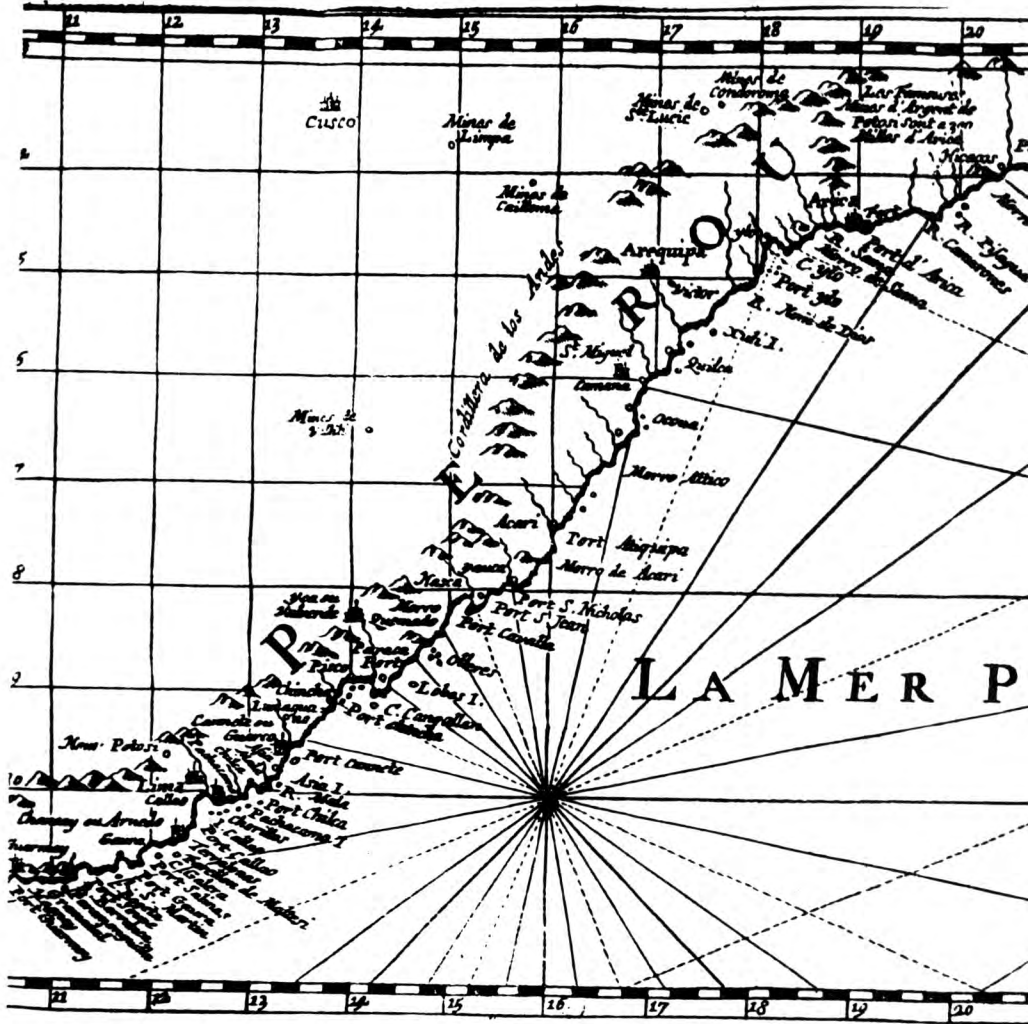
La flota virreinal, al mando del General don Pablo Alzamora y Ursino, recorrió hasta Panamá y prosiguió por las costas de Centroamérica hasta México, sin dar con Rogers y sus naves. En 1710 regresó a su base⁴².

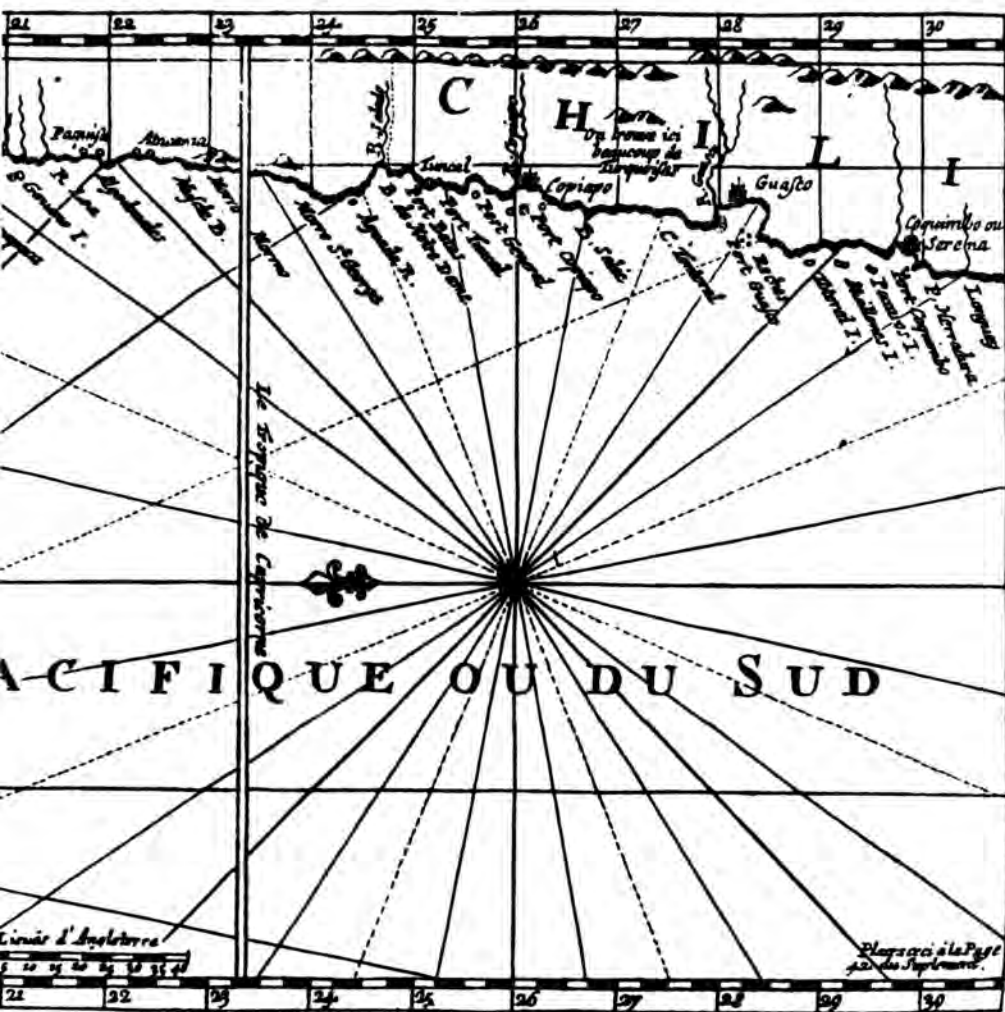
SUCESOS EN LA EPOCA DEL ARZOBISPO-VIRREY LADRON DE GUEVARA

Al Arzobispo-Virrey don Diego Ladrón de Guevara, que estuvo al frente del gobierno virreinal desde 1710 hasta 1716,



Las murallas del Callao y plano de la población.





El litoral del Virreinato peruano desde Huarney hasta Coquimbo, en Woodes Rogers, *Voyage fait autour du Monde par le Capitain* (Amsterdam, 1725)

A MAP of the WORLD with the Ships DUK

By HERMAN



& DUTCHESS Tract Round it. from 1708 to 1711.

L.L. Geographer



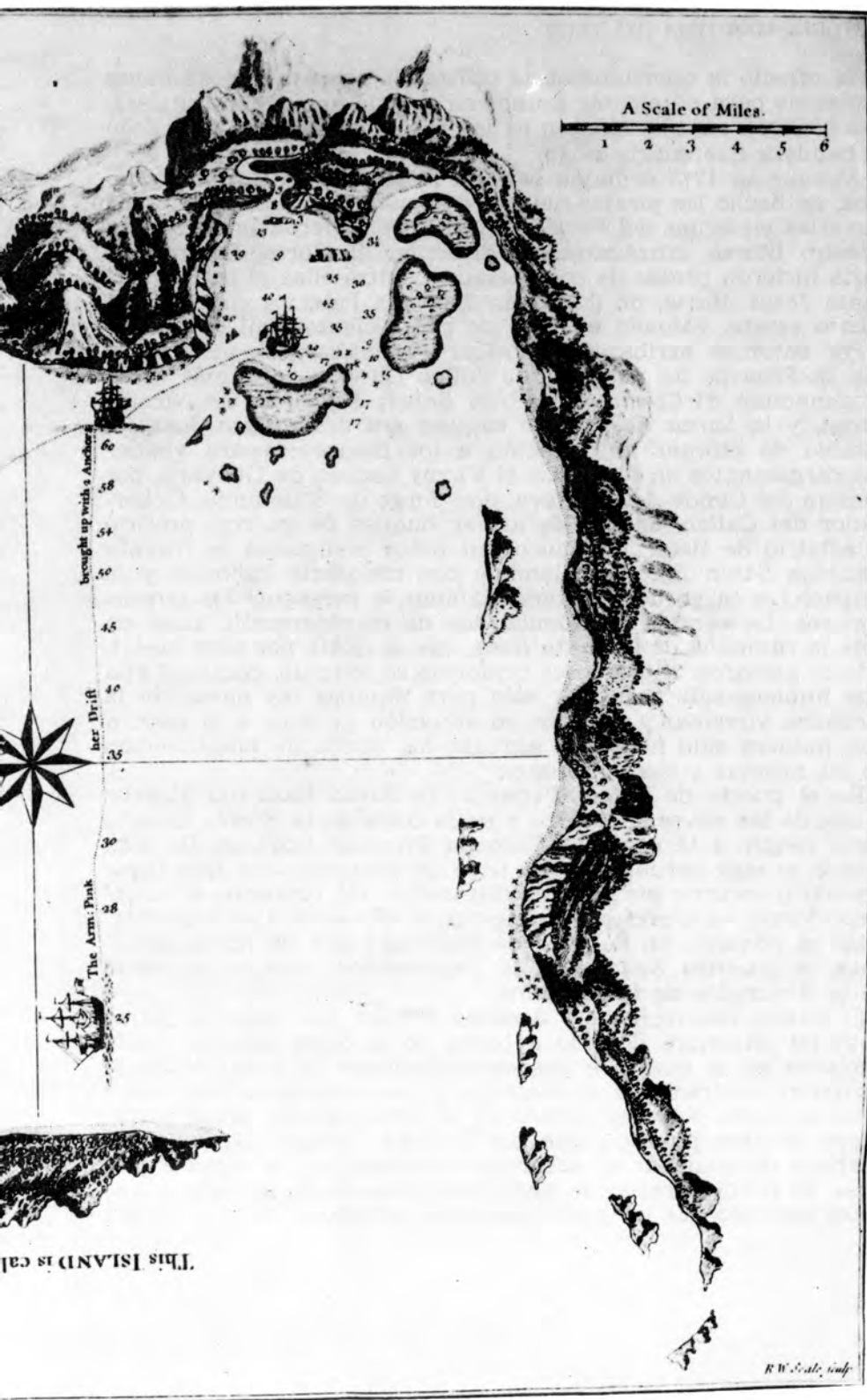
Ruta de Woodes Rogers en su navegación desde
1708 hasta 1711, en *A Cruising Voyage round
the World by captain* (1712).

Derrotero de Anson en Chile.▷
hasta La Chira.

PLAN
of a BAY and HARBOUR^d
on the Coast of CHILI:
Discovered by a Victualler
to COMMODORE ANSON'S Squadron
in the SOUTH SEA,
1741.



INDIAN by the Indians.



se le ofreció la oportunidad de utilizar la cooperación de naves francesas para ahuyentar a unos piratas de nacionalidad inglesa, que hicieron su aparición en aguas peruanas, aunque ocultando la bandera que enarbolaban.

Aunque en 1713 se había pactado la paz con la Corona británica, de hecho los piratas de esta nacionalidad prosiguieron sus correrías en aguas del Pacífico. A poco se hicieron presentes en nuestro litoral, cruzándolo en dirección al Norte. Delante de Paita hicieron presas de consideración, entre ellas el barco mercante *Jesús María*, de don Juan Bautista Palacios cuyo cargamento estaba valuado en más de cuatrocientos mil pesos.

Por entonces arribaron al Callao tres embarcaciones francesas: la *Príncipe de Asturias*, de Julien Chivilla (que más tarde se denominó *El Conquistador*); el *Sancti Espiritus*, de Nicolás Grout, y la *Santa Rosa*, cuyo capitán era Jean Saint Joan. A cambio de otorgar autorización a los franceses para vender sus cargamentos en el Callao, el Virrey Ladrón de Guevara, por consejo del Conde de la Cueva, don Jorge de Villalonga, Gobernador del Callao, en vez de armar buques de guerra, prefirió el arbitrio de fletar por cinco mil pesos mensuales la fragata francesa *Santa Rosa*, artillándola con cincuenta cañones, y la despachó a cargo de su citado Capitán, a perseguir los piratas ingleses. La ventaja económica fue de consideración, pues en toda la campaña de la *Santa Rosa*, que se dilató por siete meses, sólo se gastaron 35.000 pesos conforme se estipuló, cantidad ella que hubiera sido menester sólo para equipar las naves de la escuadra virreinal y dejarlas en situación de salir a la mar, a que hubiera sido necesario agregar los costos de manutención de las mismas y sus dotaciones.

En el puerto de Piñas (Panamá) la *Santa Rosa* dio alcance a una de las naves enemigas, y en la costa de la Nueva España logró rendir a la segunda, llamada *Príncipe Eugenio*. De esta suerte, el mar peruano se vio libre de enemigos, sin que fuese necesario incurrir en grandes dispendios. No obstante, el Arzobispo-Virrey se preocupó en reforzar la escuadra. Con esta finalidad se adquirió en la suma de diez mil pesos un navío portugués, el *Nuestra Señora de la Encarnación*, que se convirtió en la Almiranta de la escuadra.

El ilustre viajero francés Amadeo Frézier, que llegó al Callao el 21 de setiembre de 1713 a bordo de la *Saint Charles*, halló ancladas en el puerto a dos embarcaciones de Saint Maló, la *Marianne*, matriculada en Marsella, y dieciocho españolas, entre ellas la citada *Nuestra Señora de la Encarnación*, presa portuguesa de tres puentes, que un Capitán francés, M. Brignon, acababa de enajenar al gobernante peruano en la suma expresada. El propio Frézier se hace intérprete de la extrañeza que había causado que un buque tan grande como el que nos ocupa

se hubiese vendido en un precio tan reducido, cuando por lo general las unidades similares, de unas cuatrocientas toneladas, se cotizaban por un monto cuatro veces superior. La explicación estaba en que Ladrón de Guevara prohibió absolutamente la adquisición de naves francesas a los comerciantes y armadores peruanos: bajó el precio de las embarcaciones y así el Gobierno aprovechó de esta argucia⁴³.

Aunque las autoridades habían impartido estrechas órdenes para que nadie utilizara las embarcaciones de bandera francesa en sus viajes de un punto a otro del virreinato, la realidad es que el Arzobispo-Virrey Diego Morcillo y Rubio de Auñón, para trasladarse desde Arica hasta el Callao en agosto de 1716 no tuvo reparo alguno en hacerlo a bordo de un buque de dicha nacionalidad, el *Chancelier*.

INCURSION DE CLIPPERTON Y SHELVOCKE

La Gran Bretaña, en conflicto armado nuevamente con España, aprestó en 1719 una expedición de hostigamiento a los territorios ultramarinos. Armadores ingleses equiparon dos naves, con sesenta cañones y cerca de trescientos tripulantes, que se acomodaron a bordo de la *Success* y la *Speed-Well*, puestas a órdenes de John Clipperton, que había realizado ya con anterioridad correrías por aguas del Pacífico, y de George Shelvocke, respectivamente. A poco de iniciar su expedición, una tempestad los separó.

Clipperton fue el primero en cruzar el Estrecho de Magallanes e, izando bandera francesa, se dirigió a Juan Fernández, donde se proveyó de agua y víveres. Alcanzó a efectuar algunas presas en la costa peruana, entre ellas, ya en las proximidades de Guayaquil, la nave en que viajaba desde Panamá al Perú el Presidente de la Audiencia de Quito, Marqués de Villarrocha.

El Arzobispo-Virrey Morcillo y Rubio de Auñón despachó en pos de Clipperton a tres naves, al mando del General don Bartolomé de Urdinzu, que persiguió al enemigo hasta las costas de Guatemala, en donde Clipperton se deshizo de algunos de sus prisioneros, entre ellos la esposa del Marqués de Villarrocha.

Con gran bazarria, el pirata inglés volvió sobre nuestras costas, frente a las cuales cruzó y en febrero de 1721 se presentó delante de Arica, donde se le opuso viva resistencia. Durante tres días la población fue sometida a un violento bombardeo, e inclusive los ingleses intentaron poner pie en tierra, siendo repelidos, de suerte que los filibusteros se vieron obligados a replegarse, sin alcanzar su objetivo.

Impuesto Morcillo y Rubio de Auñón de la presencia de los enemigos en el litoral sureño, despachó a exterminarlos *El*

Aguila Volante, a órdenes del Capitán Nicolás Geraldino, que sin embargo, como en tantas ocasiones anteriores, no pudo localizar a la nave enemiga, como tampoco lo logró otro bajel, que zarpó con la misma misión, al mando del General don Pedro de Medranda y Vivanco. Los hábiles marinos británicos lograron esquivar a las naves que los perseguían, y volver otra vez a Panamá, en donde tuvieron la alegría de unirse a las huestes de Shelvocke.

Por su parte, éste, tras de recalar en Chiloé, en las cercanías de Concepción cautivó el 26 de diciembre de 1719 al barco *San Fermin*, que desplazaba trescientas toneladas, al mando del Capitán don Francisco Larrain, que se hallaba en ruta del Callao con un cargamento valorado en seis mil pesos. También cayeron en poder de los filibusteros varias embarcaciones de pequeño tonelaje. Tras de resultar infructuosas las negociaciones entabladas para rescatar el *San Fermin*, Shelvocke ordenó darle fuego por los cuatro costados.

De aquí prosiguió este núcleo de facinerosos a perpetrar nuevas fechorías en la costa peruana. El 5 de febrero de 1720 capturaron en Arica a la *Rosario*, de unas cien toneladas, cargada de guano extraído de los islotes situados frente a Iquique. Su propietario, Miguel Díaz Gonzales, acudió aquella misma noche para negociar el rescate de su embarcación, que lo alcanzó a cambio de una importante suma, abonada en plata en barras. También cayó en poder de los filibusteros un barco pequeño, de diez toneladas, que conducía pescado seco y guano. Las hostilidades de Shelvocke sobre la ciudad de Arica se limitaron a disparar unas cuantas balas, pero sin pasar a un ataque formal.

En Ilo se hallaban anclados cuatro barcos, que enarbolaban pabellón francés, que se aprestaron para hacer frente a Shelvocke, el cual percatándose de su inferioridad en armamento y calidad de las naves, se abstuvo de intentar un combate con el adversario.

El 22 de febrero Shelvocke cruzaba frente al Callao; el 29 pasaba frente a Guañape, de donde prosiguió a Huanchaco, donde logró sorprender un barco vacío, el *Carmelita*, de unas cien toneladas de desplazamiento, que se hallaba ocupado únicamente por dos indios guardianes. Por conducto de éstos supieron los ingleses que en Paita se ofrecían brillantes perspectivas de un rico botín. Cambiaron el nombre de esta última presa por el de *Saint David* y la aprovecharon con mucha ventaja, pues se trataba de un casco nuevo.

En ruta a Paita, hicieron escala en la isla de Lobos, y el 21 de marzo se hallaban frente a aquel puerto, en el cual entraron enarbolando pabellón francés. Con una fuerza de cuarentiséis hombres desembarcó Shelvocke, al frente de sus compañeros. Ante la presencia de estos asaltantes, el vecindario huyó

en masa, llevándose consigo todos sus enseres y los fondos fiscales. Lo único que cayó en manos de los invasores fue un nutrido acopio de provisiones, que les fueron muy útiles por ser frescas, de suerte que les permitió proseguir el viaje.

Skelvocke impuso un cupo de 16.000 pesos, y como no se le hubiese satisfecho esta exacción, a pesar de los empeñosos tratos que se realizaron para rescatar un barco que había capturado al entrar en Paita y salvar de las llamas el caserío, los ingleses lo entregaron al fuego. Cuando se reembarcaban los audaces marinos, cruzaron fuegos con el buque *La Peregrina*, artillada con 56 cañones y 450 hombres de tripulación, aunque la acción no llegó a establecerse por haberse entregado a la fuga la nave inglesa.

Para dar caza a ésta, el Arzobispo-Virrey despachó tres navíos de guerra, comandados por don Bartolomé de Urdinzu. Una de estas unidades, el *Brillante*, de construcción francesa y artillado con 36 cañones, logró dar alcance al pirata, cuando se acercaba la noche. Shelvocke recurrió a la estrategia de abandonar en el mar un farol situado sobre una boya, y variando de rumbo, se ahuyentó a toda vela, perdiendo en su precipitada huida una de las embarcaciones menores auxiliares.

A mediados de mayo largaba el ancla en Juan Fernández. Pocos días después una violenta tempestad destrozó el buque de Shelvocke, al lanzarlo contra los farallones de la costa, con pérdida de la mayor parte del botín recogido durante su correría por nuestro litoral.

Con los restos de la nave desmantelada construyeron un esquife o lanchón, y en octubre siguiente, con un cañón por todo armamento, se hicieron a la mar los cuarentisiete sobrevivientes a bordo del *Recovery*. Después de haberse aprovisionado en Iquique, en las costas de Nazca trabaron combate con un barco mercante, el *San Francisco de Paula*, de 700 toneladas de desplazamiento y ocho cañones en manifiesta superioridad de fuerzas frente al pirata, pero tan cargado de madera, que no se hallaba en condiciones de combatir a éste, aunque tampoco los ingleses se atrevieron a presentar combate. Frente a Pisco tuvieron mayor fortuna, pues un buque mercante, el *Jesús María*, con un cargamento de doscientas toneladas de brea, alquitrán, cobre y madera, cayó en sus manos sin ofrecer resistencia. Con estos refuerzos pudo Shelvocke proseguir su derrota hasta Paita, que volvió a asaltar valiéndose de una estrategia, consistente en el aspecto peruano del barco en que navegaba. El desembarco, en noviembre, fue de poco rendimiento, pues la población aún no se había repuesto del asalto anterior. Descorazonados, los piratas se dirigieron hacia el Norte, en dirección a Panamá, vía la isla de la Gor-

gona, y luego de unirse, como queda dicho, con su camarada Clipperton, continuaron juntos hasta California.

Esta incursión probó, por centésima vez, la necesidad de disponer de naves veleras y prontas para hacerse a la mar. Como en el Callao no las había, Morcillo y Rubio de Auñón decidió enviar a Guayaquil a la Capitana y a la Almiranta para carenarlas de firme, y así estuviesen preparadas para cualquier eventualidad en lo futuro⁴⁴.

GEORG ANSON Y SU PRESENCIA EN EL PACIFICO

En octubre de 1739 estallaban nuevamente las hostilidades entre la Corona española y la británica. Inglaterra entró en la contienda decidida a asestar al poder marítimo de España en el Nuevo Mundo el golpe final. En una operación de amplias proporciones, mientras Vernon actuaba en aguas del Caribe, y tras de alcanzar en 1741 triunfos iniciales en Portobelo, sería rechazado de Cartagena por el Almirante español don Blas de Lezo, cuando ya se habían acuñado las monedas destinadas a conmemorar la empresa de apoderarse de aquella plaza, su compatriota el Vice Almirante Georg Anson realizaría una campaña en aguas del Pacífico, a fin de colocar a las autoridades del virreinato en una situación muy comprometida.

En setiembre de 1740 recibía para incursionar en el Pacífico cinco bajeles de guerra, una chalupa armada, y dos transportes, a fin de dislocar el intercambio comercial entre los puertos del litoral peruano y chileno. Integraban la escuadra el *Centurion* y el *Gloucester*, con sesenta cañones y 450 hombres de dotación cada uno; el *Pearl*, de cuarenta bocas de fuego; el *Wager*, de 28; el *Severn*, de 50; el sloop *Tryal*, de ocho, y el pingüe *Anna Pink*, que servía de transporte auxiliar y conducía las vituallas.

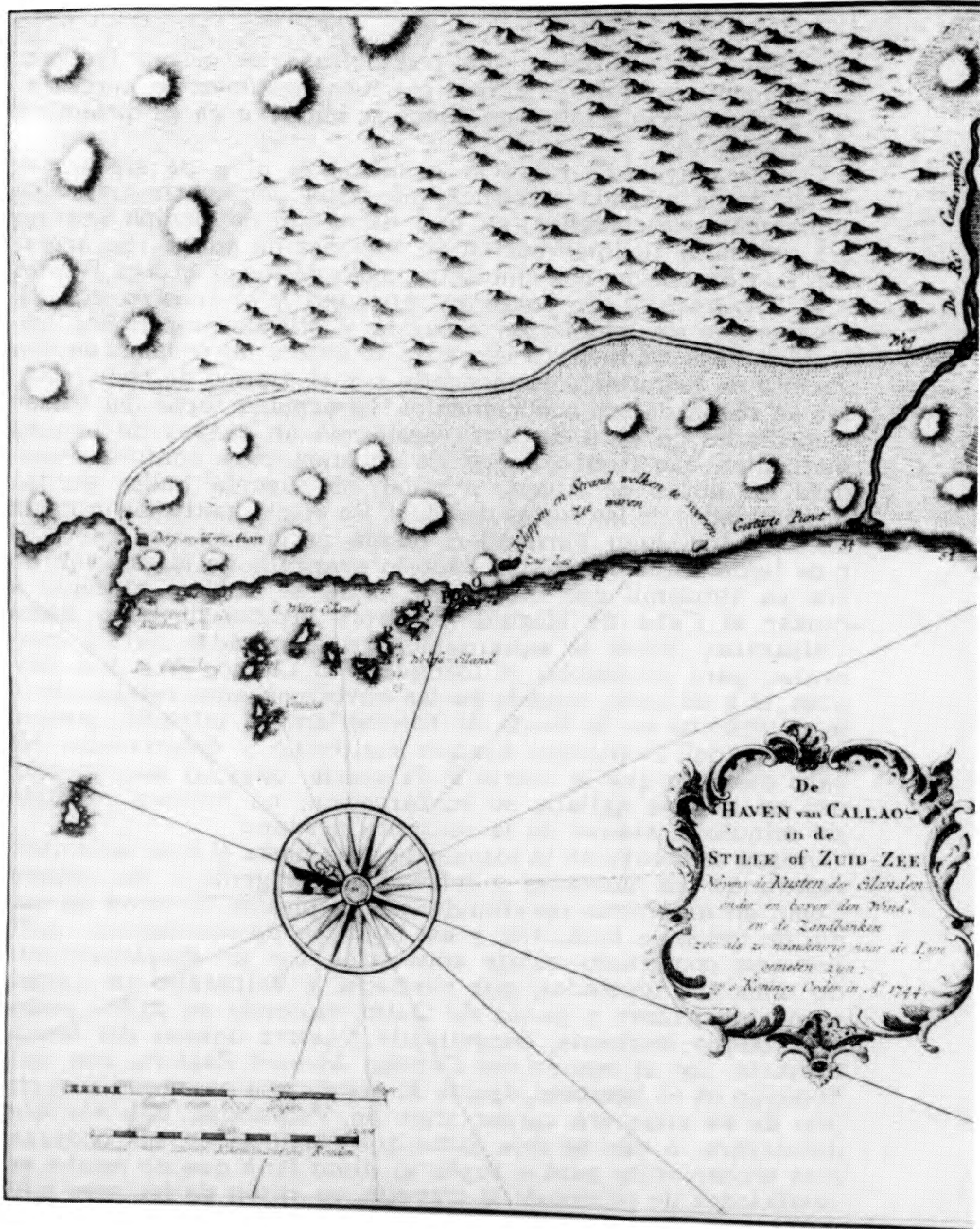
En el Cabo de Hornos, como consecuencia de las borrascas, se vieron obligados a regresar a Río de Janeiro el *Pearl* y el *Severn*; en la Patagonia zozobró el *Wager*, con pérdida de dos tercios de su tripulación, a que se vinieron a añadir el escorbuto y otras dolencias.

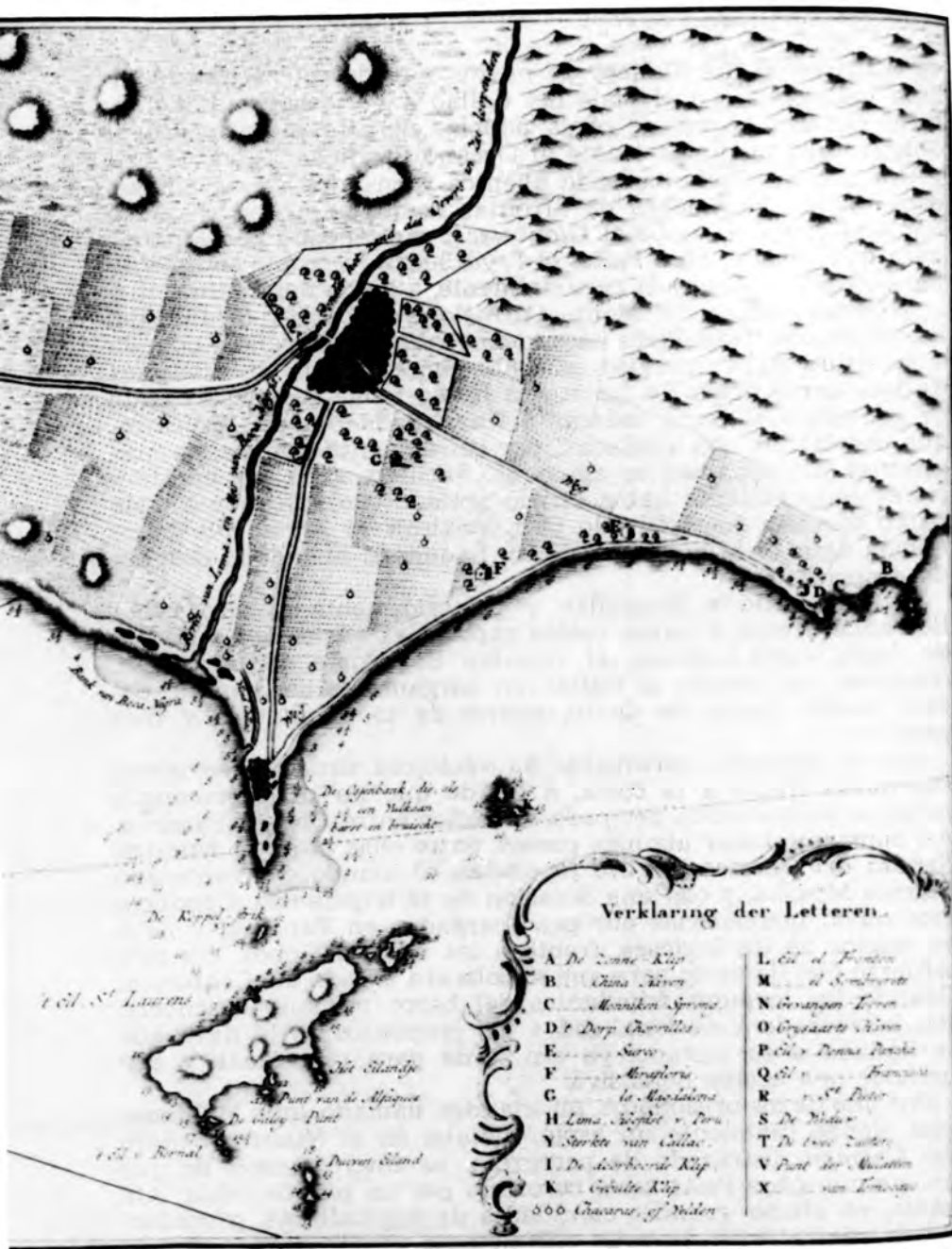
Como las autoridades metropolitanas se impusieron oportunamente de la salida de esta expedición, se apresuraron a poner sobre aviso al Virrey del Perú, Marqués de Villagarcía, quien de inmediato adoptó las providencias del caso en ordenar aparejar la escuadra para ponerla en situación de hacer frente a los corsarios. En setiembre de 1740 el Virrey requirió el auxilio de los Tenientes de Navío don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa, que se hallaban en Cuenca en la comisión científica

encargada de realizar, junto con colegas de origen francés, operaciones geodésicas. Ambos marinos españoles se apresuraron a trasladarse a Lima, en donde se hallaban ya en diciembre del mismo año.

Con la mayor actividad se acometió la obra de alistar las naves de la armada virreinal, integrada por cuatro unidades sumamente descuidadas, ya que hacía mucho tiempo que no era necesaria su intervención en acciones de guerra. Se armaron *La Concepción*, con cincuenta bocas de fuego; el *San Fermín* y el *Sacramento*, con cuarenta cada uno, y el *Socorro*, con 24. Se las dotó de tripulación escogida y oficiales españoles, instruidos en la Náutica. La escuadra se puso a las órdenes de don Jacinto de Seguro, recomendado por el gremio de comerciantes en razón de sus conocimientos. La armada zarpó del Callao a mediados de abril de 1741, escoltando un convoy de buques mercantes, con rumbo a puertos chilenos, para continuar después en busca de Anson, a quien se suponía hallar en las proximidades de las costas de Chile. En efecto, patrullaron hasta las islas de Juan Fernández, donde permanecieron hasta el 6 de junio. Suponiendo que dado lo avanzado de la estación no era ya verosímil que el marino inglés se hubiese atrevido a cruzar el Cabo de Hornos, Seguro decidió dirigirse hacia Valparaíso, donde le aguardaban los expresados navíos mercantes, para emprender el tornaviaje al Callao. Tres días después, el 9 de junio, cuando ya las naves peruanas estaban muy lejos, entraba en la bahía de Cumberland el intrépido Anson, a bordo del *Centurion*, aunque maltrecho y desarbolado. No cabe duda de que la suerte lo favorecía, pues en las condiciones en que se hallaba su embarcación, no hubiera resistido un minuto el ataque de la escuadra peruana.

Anson se detuvo en la expresada rada hasta el 8 de setiembre, reparando sus unidades y refrescando la gente y los víveres. Como en anteriores oportunidades, los piratas tuvieron la osadía de tomar la iniciativa, y así lograron aprehender un navío peruano, construido treinta años atrás, con un desplazamiento de unas 450 toneladas, que conducía a Valparaíso un cargamento de azúcar y paños de Quito, valorado en 23.000 pesos. Este buque mercante, denominado *Nuestra Señora del Monte Carmelo*, iba al mando del Capitán Manuel Zamora, con una dotación de 53 hombres, aparte de veinticinco pasajeros, y el objeto de su viaje era cargar trigo en Valparaíso, una vez que descargara lo que se deja dicho que conducía en sus bodegas. Esta embarcación pasó a suplir al *Anna Pink* que no estaba en condiciones de proseguir la travesía, en razón de hallarse muy maltratada, a la que tras de dismantelar, se varó. Lo que más interesó a los piratas fueron las cartas que llevaba el *Nuestra Señora del Monte Carmelo*, a través de las cuales los corsarios





El litoral cercano a Lima, desde El Ancón hasta La Chira.

se instruyeron del número de navíos y el derrotero que seguirían los mismos en el viaje del Callao a varios puertos del litoral chileno, aparte de otras noticias de alto interés para el objetivo que los había traído al Océano Pacífico.

Una vez que hubo cobrado alientos y en posesión de embarcaciones en condiciones de afrontar combate, Anson se lanzó hacia el Norte. Destacó al *Gloucester*, capitaneado por Mitchel, para que cayera sobre Paita: el *Tryal* haría lo propio sobre Valparaíso, mientras que él personalmente, a bordo del *Centurion*, y el *Nuestra Señora del Monte Carmelo* cruzaba por delante del litoral chileno. No habían pasado cinco días de su salida, cuando a la altura de Valparaíso se juntó con el *Tryal*, que después de una persecución de treintiséis horas había alcanzado el 18 de setiembre al barco mercante *Nuestra Señora de Aránzazu*, que desplazaba 600 toneladas, por consiguiente uno de los más grandes que surcaban en aguas del Pacífico, como que en anteriores oportunidades había estado armado con 32 cañones. Este barco también fue utilizado para sustituir al *Tryal*, que hacía mucha agua, y al que su Capitán, Saunders, abandonó después de desmantelar.

De aquí pasó a Sangallán y posteriormente avanzó hasta Barranca, frente a cuyas costas capturó el navío *Santa Teresa de Jesús*, cuyo Capitán, el vizcaíno Bartolomé de Urrunaga, conducía con destino al Callao un cargamento de madera, cacao, tabaco, paños de Quito, aparte de 45 tripulantes y diez pasajeros.

Anson, deseando aprovechar su ventajosa situación, escalonó sus naves frente a la costa, a fin de que no se les escapara ninguna embarcación dedicada al tráfico entre Chile y Panamá. Así consiguió hacer algunas presas, entre ellas el navío *Nuestra Señora del Carmen*, de 270 toneladas, al mando del veneciano Marcos Mosona, y con una dotación de 43 tripulantes. Conducía este navío mercaderías europeas cargadas en Panamá, y cayó en manos de los ingleses, frente a las islas de Lobos, sin otro esfuerzo que llamarlo para que se colocara al lado del *Centurion*. Cuando los incautos tripulantes del barco peruano descubrieron la verdadera nacionalidad y los propósitos de la nave que se hallaba a su costado, ya era tarde para reaccionar y emprender una acción defensiva.

Por uno de los prisioneros, un irlandés, llamado John Williams, que, siendo realmente un espía, viajaba en el *Nuestra Señora del Carmen* disfrazado de peregrino, se enteró Anson de que un ataque sobre Paita sería coronado por un pingüe botín. Allí había, en efecto, grandes cantidades de mercaderías, procedentes de contrabando, aunque oficialmente venían amparadas en las guías como importadas por la vía de Cartagena, cuando en realidad habían sido introducidas fraudulentamente⁴⁵. Aparte,

se hallaban surtos en la bahía seis barcos, uno de los cuales, el *Soledad* transportaba gruesos caudales a México; de los restantes, destacaban una barca de tres palos y dos galeazas de remos, de a treintiséis cada una. A éstas las inutilizó, cortándoles los mástiles, y luego fueron extraídas de la bahía y hundidas en alta mar, excepto la *Soledad*, que fue incorporada a la flotilla británica.

El segundo paso de los corsarios fue caer sobre el villorrio, que fue ocupado el 14 de noviembre, tras una corta refriega, que duró escasamente un cuarto de hora. El saqueo duró tres días y antes de entregarse al fuego la población, se adueñaron los invasores de cuantas provisiones necesitaban, así como de buen número de mercaderías escogidas, alhajas y plata labrada, sin excluir la de los templos. En tierra abandonó a ochenta prisioneros y una vez que hubo cumplido su objetivo, puso proa a Panamá. En el camino se deshicieron de varias naves capturadas a lo largo de sus correrías, ya que al fracasar el plan que corría a cargo de Vernon, en aguas del Atlántico, las fuerzas de Anson carecían de apoyo y podían ser combatidas por una escuadra que levantara el Virrey del Perú, libre ahora de preocupaciones, para concentrar sus esfuerzos en la extinción de Anson y sus huestes.

En efecto. El Virrey, Marqués de Villagarcía, no había permanecido inactivo. Al recibir noticia del saqueo de Paita, ordenó que salieran al Norte cuatro navíos, con la finalidad de hostigar a Anson. La escuadra quedó a cargo del Almirante Pedro de Medranda, y se aprovechó el viaje de la misma, para remitir pertrechos a Panamá, por si los ingleses intentaban amargar esa plaza. Infortunadamente, Medranda tuvo que limitarse a seguir la estela de las naves de Anson, pues no logró darle alcance. Fondearon las naves peruanas en el puerto de Perico el 22 de marzo de 1742.

Por otra parte, en diciembre de este mismo año el Marqués de Villagarcía confió a los mencionados marinos Juan y Ulloa sendas fragatas, de 600 y 700 toneladas, las más veleras de que pudo echarse mano, para que hicieran el corso. Dichas naves mercantes se llamaban la *Nuestra Señora de Belén* y la *Rosa*, respectivamente. Se colocó sobre ellas una batería corrida, que admitía treinta bocas de fuego cada una. Las tripulaciones ascendían a 350 plazas cada unidad. Zarparon con rumbo Sur, a fin de cerrar el paso a eventuales refuerzos que pudiera recibir Anson por el Estrecho. En las islas de Juan Fernández estuvieron desde el 7 hasta el 22 de enero de 1743. En Talcahuano fondearon el 6 del mes siguiente, y allí se les unió la fragata de guerra *Esperanza*, con cincuenta cañones, que estaba al mando del Capitán don Pedro de Mendinueta, única embarcación de una escuadra de cinco naves que a las órdenes de don

José Pizarro había alistado la *Corona* y zarpó de El Ferrol. Las tres naves, ahora en convoy, regresaron a Valparaíso, en donde subió a bordo el Jefe de la Escuadra, Pizarro, que había hecho el camino por tierra desde Buenos Aires, y asumió el mando. En los primeros días de marzo de 1743 cruzaron nuevamente sobre Juan Fernández, en cuyas aguas y en las de Chiloé patrullaron hasta mediados de junio. El 6 de julio rendían viaje en el Callao.

La expedición de Anson, así como su pareja de Vernon, pusieron término al régimen de galeones, y también echaron el cerrojo a las incursiones filibusteras por el Océano Pacífico. En lo sucesivo, los navíos de registro, provenientes de Cádiz, cruzan el Cabo de Hornos y acuden al Callao: la travesía era larga y en ocasiones peligrosa, pero el tonelaje de las naves ha ido en aumento, y los progresos náuticos, así como el mejor conocimiento de la ruta, facilitarían la labor de las tripulaciones y disminuía el porcentaje de pérdidas de embarcaciones.

Por su parte, el Istmo deja de ser el depósito obligado de las mercaderías que se remiten al Perú, y los puertos del Sur, especialmente Concepción y Valparaíso, se beneficiarían con este tráfico, pues por ser allí mucho más baratos los frutos de la tierra que en el Callao, los barcos prefieren abastecerse allí de estos elementos vitales para la subsistencia de tripulaciones y pasaje.

Por añadidura, la supresión de los galeones y el establecimiento de los navíos de registro trajeron consigo otras ventajas; aparte de reducirse la cuantía del contrabando por Buenos Aires, los fletes disminuyeron, ya que las mercaderías embarcadas en Cádiz se transportaban directamente al Callao, y se evitaba el costoso trasbordo del Istmo⁴⁶.

LOS ESPIAS

Este aspecto de la información confidencial, por su misma índole de secreto, es poco conocido y aún se hallan por descubrir muchos detalles de tales actividades, siempre de alto interés para el enemigo.

No fue el único que actuó en el virreinato peruano el famoso Judío Portugués (= Pedro de León Portocarrero)⁴⁷, cuya relación o informe ha sido publicado en varias ocasiones, desde que lo descubriera don José de la Riva Agüero en la Biblioteca Nacional de París, subrayando no solamente su valor como fuente para conocer la vida social y económica del Perú del primer tercio del siglo XVII, sino la importancia que revestía como documento de primer orden en lo tocante a las noticias que suministraba respecto a la seguridad militar del territorio.

LOS PIRATAS

Así como este portugués, hubo numerosos más, de los cuales algunos podemos mencionar aquí:

El primero de este elenco fue un holandés que desembarcó Oliver van Noort en 1600 y recorrió buena parte del Perú, del cual elaboró una descripción, citada en varios pasajes por el cosmógrafo Juan de Laet⁴⁸. Probablemente puede ser identificado con cierto Adrián Rodríguez, que era el nombre con que fue conocido en el Perú. De éste se sabe ciertamente que era natural de Leiden, y fue uno de los veintiséis que en 1600 arribaron a Valparaíso en la nave *El Venado*. Su profesión ostensible era la de carpintero de ribera. A lo largo de los años realizó sucesivos viajes a su patria y regresó a América, habiendo estado entre otros puntos, en Santo Domingo y en la Nueva España, en donde practicó un detenido reconocimiento de un puerto tan importante como San Juan de Ulúa. En otro viaje consiguió embarcarse en Sanlúcar de Barrameda y reconocer otro lugar tan decisivo desde el punto de vista estratégico como lo era Portobelo.

Se sabe, por el testimonio de dos españoles que estuvieron prisioneros del pirata L'Hermite en 1624, que éste estaba muy disgustado con Rodríguez, por estimar que las noticias proporcionadas por él estaban equivocadas y que el Callao no era un puerto abierto, sino una plaza sólidamente fortificada. Rodríguez, ya en 1620 había sido denunciado ante el Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición por otro compinche, Antoine Brunet, oriundo de Avignon, quien le señaló por haber proferido proposiciones heréticas. Detalle interesantísimo en la denuncia es el de que Rodríguez había dicho que en la noche en que hubo el gran incendio entre los navíos anclados en la rada del Callao como consecuencia de las maniobras incendiarias de L'Hermite, se había producido un desbande general de la población y que el Virrey Marqués de Guadalcazar y el General del puerto del Callao "*estaban blancos como una nieve y tenían tanto miedo como los que huían [...]*"⁴⁹.

Otro holandés fue Nicolás de la Porte; aunque natural de París, vino enrolado en la tripulación que acompañaba a Spilberguen en 1615. Este desembarcó en Huarmey, alegando que se había fugado de sus connacionales, pero en la realidad se había quedado en tierra con el propósito de practicar una averiguación del estado del país y formar juicio cierto sobre las condiciones para atacarlo sobre seguro. Fue apresado por el mismo Tribunal de la Inquisición, y en 1617 fue remitido a España⁵⁰. Aparte de la Porte, que era de profesión pastelero en París, Spilberguen desembarcó en Huarmey a dos alemanes más: Andreas Heinrich, natural de Emden, y Philipp Hansen, natural de Königsberg en la Prusia Oriental.

De la eficacia de los servicios informativos que prestaban estos espías es testimonio fehaciente el hecho de que L'Hermite vino decididamente sobre el Callao, sabiendo con exactitud la fecha en que debía zarpar la escuadra conduciendo los tesoros a Panamá, y sólo un pequeño error de días —tres nada más— permitió que ésta se librara de caer en manos de tan voraces piratas.

Estos agentes clandestinos no pasaban inadvertidos por lo demás para quienes estaban al tanto de sus movimientos. Así, en la sesión celebrada por la Municipalidad de Lima el 8 de noviembre de 1624 un Regidor manifestó su preocupación ante las informaciones que habían llegado a su conocimiento de que un número considerable de holandeses radicados subrepticamente en los alrededores de Lima habían entablado estrecha amistad con los indios y los negros, entre los cuales se mezclaban en francachelas, ocasión que aprovechaban para deslizarse entre ese elemento de tan poca formación ideológica doctrinas subversivas y soliviantaban a la población. Se acordó gestionar del Virrey que adoptara las medidas pertinentes para atajar esta campaña de intranquilidad entre la plebe.

Posteriormente, en la sesión del 16 de marzo de 1626 otro Regidor hizo notar que de los holandeses asaltantes del Perú con L'Hermite se habían quedado en nuestro territorio cerca de veinte o treinta, que habían buscado trabajo en las chacaras como mayordomos, pero en realidad con el propósito de diseminar entre la gente humilde doctrinas adversas al orden establecido⁵¹.

Mucho más grave fue el caso que reseña el analista Suardo, con la fecha del 3 de setiembre de 1630. En ese día se difundió la noticia de haber sido apresado un sujeto llamado Plemón, nacido en Sevilla pero hijo de irlandés, convicto de practicar el espionaje en favor de los holandeses. El sujeto en cuestión dominaba varios idiomas, y desde luego hablaba el español a la perfección. Se halló en su poder una información detallada de todo lo existente en el virreinato, desde Panamá hasta Chile, los lugares fortificados, puertos practicables o propicios para un desembarco, tropas en condiciones de defenderlos, y en particular se refería al Callao, dando cuenta del número de sus bocas de fuego, calibre de las mismas, dotación de soldados y armas portátiles. Se le descubrió asimismo la clave con la cual mantenía contacto con sus principales, de donde se dedujo el carácter de los datos que suministraba con gran precisión, como puntos vulnerables y las normas tácticas más apropiadas para alcanzar en los desembarcos un éxito feliz.

El magistrado encargado de sustanciar la causa contra este individuo era de opinión de aplicarle una pena condigna con

LOS PIRATAS

su tortuosa conducta y a la gravedad de su delito, pero el Conde de Chinchón intercedió haciendo presente que convenía mejor enviar al encartado a España, para que fuera juzgado en la metrópoli, sin perder de vista que acaso en venganza, si se procedía rigurosamente contra Plemón, se ejecutara una represalia entre los españoles que en aquella comarca estuviesen prisioneros³⁷.

NOTAS AL CAPITULO

1. ESCANDELL BONET, Bartolomé... *Repercusión de la piratería inglesa en el pensamiento peruano del siglo XVI*, en: *Revista de Indias* (Madrid, 1953), número 51, pp. 81-87.
2. Despacho del Arzobispo de Lima sobre el subsidio necesario para la defensa contra los corsarios. Lima, 28. IV. 1600. Archivo General de Indias. Patronato, 248, Ramo 31.
3. El pliego de instrucciones, en la Colección Navarrete, T. XXVI, fols. 241-243. Museo Naval. Madrid.
4. "Relación de la gente de guerra y mar, Artilleros, artillería de cada navío de los de la Real Armada de Su Majestad lleva en esta ocasión, que se hace a la vela en busca de los enemigos.

	Soldados	Marineros	Artilleros	Grumetes	Piezas de Artillería
Galeón Capitana	233	72	36	12	32
Galeón Almiranta	162	52	25	10	28
Galeón Visitación	096	29	13	07	18
Galeón Nuestra Señora del Carmen	082	28	10	06	14
Galeón Galicabre	059	24	13	04	16
Navío Concepción	049	21	08	04	16
Los dos pataches	024	12	02	04	04
La lancha	012	10	00	00	00
	717	248	107	47	128

En total: 1,119 personas.

Y, adviértase que demás de la gente referida van en los dichos Navíos, religiosos de todas órdenes, y algunas personas oficiales y gentiles hombres de artillería y que cada pieza de Artillería fue pólvora para veinte tiros y que toda ella es de bronce, y las más de las piezas son medias culbrinas, y algunos cañones y sacres, y que sólo en el navío Concepción hay alguna artillería de hierro colado". Archivo General de Indias. Audiencia de Lima, 34.

5. CAPPÁ, *Estudios críticos acerca de la dominación española en América* (Madrid, 1894), X, pp. 139-168.
6. LEVILLIER, Roberto... *Gobernantes del Perú*, XIV, pp. 274 ss. Despacho del Virrey Velasco, de 8.v.1600. MENDIBURU, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, artículos Noort y Velasco; ALSEDO Y HERRERA, *Piraterías y agresiones de los ingleses* (Madrid, 1883), p. 99. MONTESINOS, *Anales del Perú* (Madrid, 1906), II, pp. 147-148.
7. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 16, fol. 169.
8. Archivo General de Indias. Lima, 570, Lib. 14, fol. 70v.
9. Carta del Provincial de los jesuitas, P. Diego Alvarez de Paz, de 19. XII. 1618. Archivo General de Indias. Lima, 38.
10. CORDOBA SALINAS, Fray Diego de... *Crónica franciscana*, Lib. IV, cap. XXIV. Para mayores detalles, V. la *Relación del suceso que tuvo la Armada Real del cargo de Don Rodrigo de Mendoza, con el enemigo holandés*. Museo Naval Madrid. Colección Navarrete, T. XXVI, fols. 306-313.
11. TEMPLE, Ella D. ... *La Gaceta de Lima del siglo XVIII*, en: *Documenta* (Lima, 1965), IV, p. 485.
12. MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículos pertinentes.
13. Despacho del Licenciado Cristóbal Cacho de Santillana, de 19 de mayo de 1616. Archivo General de Indias. Lima, 146.

NOTAS AL CAPITULO

14. RODRIGUEZ CRESPO, Pedro... *El peligro holandés en las costas peruanas a principios del siglo XVII: La expedición de Spilberguen y la defensa del virreinato (1615)*, en: *Revista Histórica* (Lima, 1962-1963), XXVI, pp. 259-295.
15. Museo Británico. Add. 13.975, fol. 323. Relación en 8 fs. sobre la incursión de Spilberguen, escrita por un informante muy solvente. V. también Córdoba Salinas, *Crónica franciscana*, Lib. II, cap. XVI.
16. ALCEDO Y HERRERA, *Aviso Histórico [...]*, p. 134.
17. Carta del dominico Fray Andrés de Lisón, datada en Lima el 18 de mayo de 1624. Archivo General de Indias. Lima, 329.
18. Museo Británico. Add. 13.974. Nutrida documentación sobre estos eventos.
19. No escasea la documentación acerca de las actividades de L'Hermite durante el asedio del Callao y sus expediciones sobre Pisco y Guayaquil. V. en particular el folleto *Casos notables sucedidos en las costas de la ciudad de Lima [...]*. (Madrid, 1625). Carta del P. Alonso Fuertes de Herrera, escrita en Lima el 1º de julio de 1624, reproducida por VARGAS UGARTE, *Manuscritos Peruanos de la Biblioteca Nacional de Lima* (Lima, 1940), pp. 233-253. Comunicación del Presidente de la Audiencia de Panamá, Rodrigo de Vivero, datada en Panamá, el 30 de junio de 1624, con curiosísimos anejos. Archivo General de Indias. Panamá 17. CORDOBA SALINAS, *Ob. cit.*, Lib. II, cap. XVI, y Lib. V, cap. XXIII. MONTESINOS, *Anales del Perú* (Madrid, 1906), II, pp. 228-231.
20. Despacho del Virrey Marqués de Mancera, de 18 de enero de 1644. Archivo General de Indias. Lima, 52.
21. La presencia de un peligro tan acusado y el hecho inusitado de que por vez primera los holandeses se establecieran en tierras del Virreinato peruano, con caracteres de cierta permanencia, despertó un interés extraordinario. Los nutridos impresos que vieron la luz en torno de este evento reflejan la preocupación que gravitó no solamente sobre las autoridades, sino sobre las más diversas capas sociales. En estos escritos se recogen noticias muy sugestivas sobre el desarrollo de los acontecimientos, recogidos de boca de testigos presenciales de ellos.
V. los impresos de DIEGO NUÑEZ CASTAÑO, *Breve compendium hostium haereticorum olandensium adventum in Valdiviam [...]* (Lima, 1645), en 36 folios; GARCÍA DE TAMAYO y MENDOZA, *Copia de carta [...] al Príncipe de Esquilache en que hace relación de las dos Armadas que el año de 1644 salieron [...] a presidir y fortificar a Valdivia* (Lima, 1645); FRAY MIGUEL DE AGUIRRE, *Población de Valdivia* (Lima, 1647); *la Relación del Marqués de Mancera* (Lima, 1896), publicada por J. T. Polo, páginas 54-56, y en MENDIBURU, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, artículo Brouwer y Toledo y Leiva.
22. V. la *Relación del socorro que remitió a Tierra Firme la Excelentísima Señora Condesa de Lemos, Gobernadora de este Reyno [...]* (Lima, 1668). Hay un ejemplar en el Archivo General de Indias. Lima, 68. Se hallará reproducida en ODRIOZOLA, *Documentos Literarios del Perú* (Lima, 1877), XI, pp. 387-390.
23. MUGABURU, *Diario de Lima*. (Lima, 1917), I, p. 202, y II p. 4.
24. VARGAS UGARTE, P. Rubén... *Impresos Peruanos*, II, p. 110.
25. *Relación de Gobierno del Arzobispo-Virrey Liñán y Cisneros (diciembre de 1681)*, publicada por M. A. FUENTES, I, p. 317.
La carta de Clerk al Conde de Lemos, en Museo Británico, Add. 13.992, fol. 124; y Biblioteca Nacional de Madrid. Manuscritos, 2.341, fol. 143.
26. Biblioteca del Congreso. Washington. Manuscritos, Ac. 9. Relación del viaje a las costas de Magallanes, compuesta por don ANTONIO DE BEA. 53 folios.— MUGABURU, *Diario de Lima*, II, pág. 82.— *Relación de Gobierno del Conde de Castellar*, publicada por FUENTES, I, pp. 242-245. MENDIBURU, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, artículo Cueva Enriquez, Baltasar de la.
27. *Relación de Gobierno de Liñán y Cisneros*, publicada por FUENTES, I, pp. 328-337. Despacho del mismo gobernante, de 10 de setiembre de 1681. Ar-

- chivo General de Indias. Lima, 90. Publicado, con la fecha errónea de 10 de febrero, por VARGAS UGARTE, *Impresos Peruanos* (1651-1699), II, pp. 136-140. MUGABURU, *Diario de Lima*, II, pp. 110, 111 y 117. MENDIBURU, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú*, artículos Charps, Guarlen y Liñán y Cisneros. HACKE, *A collection of original voyages. II. Captain Sharp's Journey [...]*. (London, 1699).
28. *Relación de Gobierno*, publicada por FUENTES, II, p. 317.
 29. Paravicino era General de la artillería y Gobernador de Palomós, soldado muy experimentado en las acciones militares en Milán, Extremadura y Cataluña. Contaba con veinticinco años de servicios (V. MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículo Paravicino).
Como Paravicino no era perito en cuestiones de guerra marítima, se embarcó también en la Capitana, en clase de Maestre de Campo de la infantería, a don Santiago Pontejos, que ya anteriormente había tenido a sus órdenes la flota del virreinato.
 30. Carta del P. Provincial de los franciscanos, Fray Diego Felipe de Cuéllar, sobre la incursión de los piratas en Huaura, datada en este mismo lugar, el 24 de junio de 1686. Archivo General de Indias. Lima, 335.
 31. Despacho del Duque de la Palata, sobre las acciones de los piratas en el litoral peruano desde mediados de 1686 hasta el 22 de marzo de 1687. Archivo General de Indias. Lima, 86.
 32. Despacho del Duque de la Palata, de 8 de agosto de 1687. Archivo General de Indias. Lima, 86.
 33. *Relación de Gobierno del Duque de la Palata*, publicada por FUENTES, II, pp. 334-338. Este documento se publicó aquel mismo año en Lima, en tres hojas, con el texto del Memorial en una columna a la derecha, y a la izquierda la resolución que recaía sobre cada una de las condiciones, datada el 12 de marzo de 1687.
 34. *Relación de Gobierno del Duque de la Palata*, publicada por FUENTES, II, pp. 289-297, 312 y 333-340.— MUGABURU, *Ob. cit.*, II, pp. 161-163, 166, 169-170, 176-182, 196-197 y 201-202.— MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículos Bea, David y Navarra y Rocafull.— DAMPIER, *Voyages round the Terrestrial Globe* (Londres, 1968), caps. V a VII.— Despachos del Virrey Duque de la Palata, de 22 de marzo, 29 de junio y 12 de julio de 1687. Archivo General de Indias. Lima, 86.— *Relaciones de la batalla en aguas de Huaramey*, por el soldado Domingo del Villar Tejada y otros participantes, en este mismo legajo..
 35. *Idem. Ob. cit.*
 36. CESPEDES DEL CASTILLO, en el *Prólogo* al T. I de la Colección de Cartas de Virreyes - Virreinato Peruano. Documentos para su Historia (Lima, 1954), p. XIII.
 37. CESPEDES DEL CASTILLO, *Loc. cit.*, pp. XIII-XVI.
 38. El relato de la desgraciada expedición de Dampier corrió a cargo de WILLIAM FUNNEL, que publicó en 1707 la obra titulada *Voyage round the world*, adelantándose al propio protagonista. El tono general de Funnel es adverso a Dampier, al juzgar su conducta. Así opina MOREYRA en una nota colocada al pie de página del tercer volumen de las cartas de Monclova, publicadas con la colaboración de CESPEDES DEL CASTILLO (Lima, 1955), pág. 264.
 39. V. los despachos del Conde de la Monclova, de los cuales se ha hecho aquí un extracto muy esquemático, datados en Lima el 14 de noviembre de 1690; 26 de enero, 22 de marzo y 31 de diciembre de 1691; 7 de abril, 25 de agosto y 15 de setiembre de 1692; 13 de octubre de 1693; 20 de julio y 15 de agosto de 1695; y 8 de octubre de 1704, reproducidos en MOREYRA-CESPEDES, *Virreynato Peruano - Documentos para su Historia* (Lima, 1954-1955), T. I, pp. 84-90, 120-122, 141-143, 167-175, 207-217, 242-243, 257-260 y 289-296; T. II, pp. 35-38 y 62-76, y T. III, pp. 264-274.
 40. V. los despachos del Conde de la Monclova, de 10 de marzo y 31 de diciembre de 1691, y 5 de agosto de 1692. MOREYRA-CESPEDES, *Ob. cit.*, T. I, pp. 139-140, 147-186, y 233-235.

NOTAS AL CAPITULO

- V. también MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículo Portocarrero; y ALCEDO Y HERRERA, *Aviso Histórico*, pp. 215-216.
41. BRYAN LITTLE, *Crusoe's Captain. Being the life of Woodes Rogers* [...] (London, 1960).
 42. *Relación de las prevenciones que el Excelentísimo Señor Marqués de Casteldosrius [...]* (Lima, 1710); MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículos Alzamora y Ursino, Oms y Santa Pau, y Woodes; ALCEDO y HERRERA, *Aviso Histórico*, pp. 235-236, y ROGERS, *Voyages autour du Monde* [...] (Amsterdam, 1716), pp. 190-276.
 43. FREZIER, *Relation [...]*, p. 173.— MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículo Ladrón de Guevara, y ALCEDO Y HERRERA, *Aviso Histórico* [...] pp. 245-246 y 249-250.
 44. MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículos Clipperton, Juan, y Morcillo y Rubio de Auñón; SHELVOCKE, *A voyage round the World* [...] (London, 1721), caps. V a IX.
 45. *Relación de Gobierno del Marqués de Villagarcía*, publicada por FUENTES, II, p. 372.
 46. ANSON, *A voyage round the World* [...] (London, 1748), Book II, caps. I a VI, pp. 109-207.— MENDIBURU, *Ob. cit.*, artículos Anson, Mendoza, Caa-maño y Sotomayor, y Ulloa.— JUAN-ULLOA, *Relación histórica del viaje [...]*, T. II, Lib. II, caps. III-XI.
 47. LOHMANN VILLENA, Guillermo... "Una incógnita despejada: la identidad del Judio Portugués" en: *Revista de Indias* (Madrid, 1970), números 119-122, pp. 315-387.
 48. *Novus Orbis seu Descriptionis Indiae Occidentalis* (Leiden, 1633).
 49. Archivo Histórico Nacional. Madrid. Inquisición, 1647, número 7.
 50. Archivo Histórico Nacional. Madrid. Inquisición, Libro de Causas Pendientes, 1615-1616, fols. 296-302.
 51. *Libro de Cabildos de Lima* (Lima, 1958 y 1962), XIX, p. 908, y XX, p. 308.
 52. SUARDO, *Diario de Lima* (Lima, 1936), I, p. 97.

