

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La Independencia - 1790 a 1826

José A. de la Puente Candamo

TOMO V - VOLUMEN 2



La Independencia - 1790 a 1826

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La Independencia - 1790 a 1826

José A. de la Puente Candamo

Tomo V-Volumen 2

*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

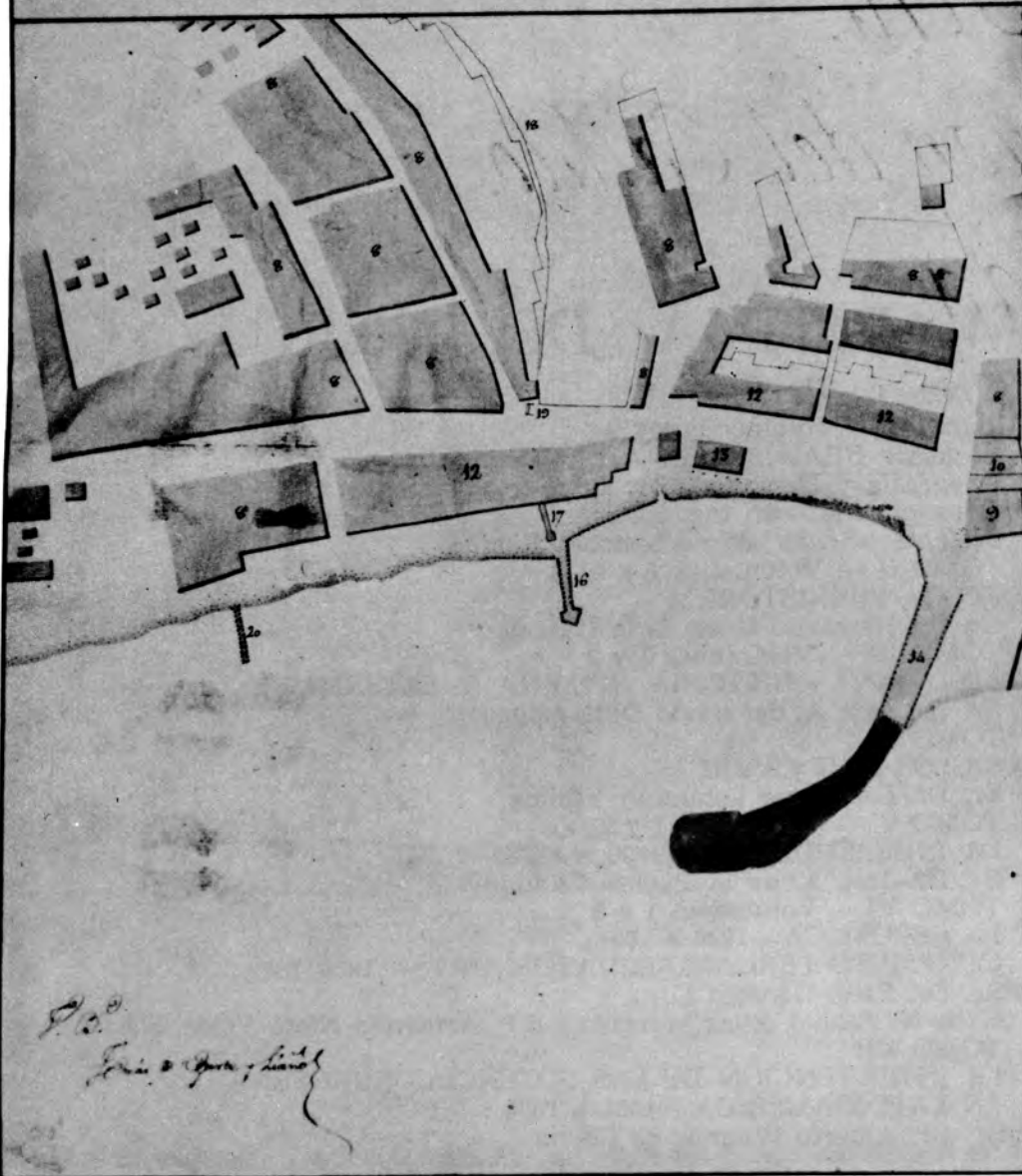
LA INTERVENCION DE LAS POTENCIAS EUROPEAS

EN LATINOAMERICA - 1864 a 1868

Sr. Dr. Alberto Wagner de Reyna

Plano que manifiesta parte de la Plaza del Real Felipe del C
 EXPD

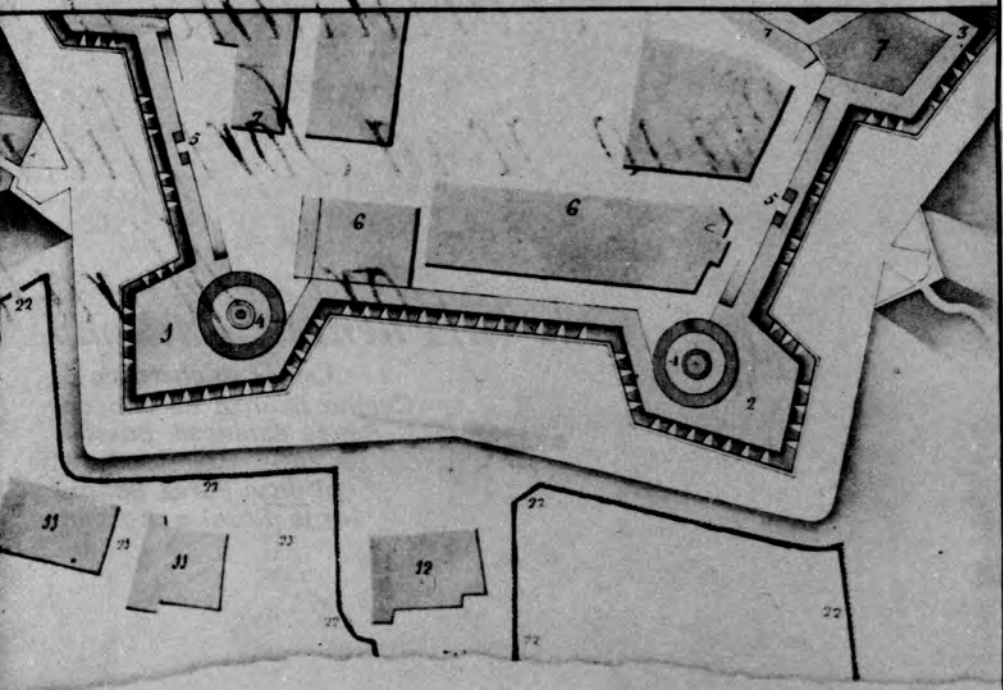
1. Bahare Al Rey. (2) Lóm de la Reyna. (3) Lóm de l. Príncipe. (4) Caballeros ó Plazas altas. (5) Puercas de la Pla
 10. Almacenes de Nóm. (11) Barracas del Rey pertenecientes ala Marina Real. (12) Lóm pertenecientes a
 doc. (16) Aguada para los Navios. (17) Canena para la Aguada. (18) Arqueña de Mira Navios que conduce el A
 cada. sobre laopia de Varaymedia. de Alura compuerta de Barro y Laitre grueso, proyectada. para resguardo de la



Callao, desembarcadero del Puerto, y Pueblo de su Nombre.
 icion.

(6) Cuarteles para Infanteria, y Caballeria. (7) Almacenes. (8) Poblacion del Callao. (9) Casa del R. Acordada
 Marina. Mercantil. (13) Casa del Capitan del Puerto. (14) Puente que esta construido. (15) Vadem que esta construyeron
 al Callao. (19) Fuente. (20) Espigon hecho para formar playa. (21) Tinglados para construir Lanchas. (22) Casa
 de los Reyes, y Macstranza. empleada en los trabajos de la Marina Real.

Escala de Quinientas Varas Carreteranas



[Handwritten signature or note]

José A. de la Puente Candamo

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

LA INDEPENDENCIA-1790 a 1826



Indice

	Pág.
PESCA — COMERCIO — NAVEGACION	
CAPITULO XXIV	
LA PESCA	23
El planteamiento de Hipólito Unanue	26
Dispositivos legales	31
Casos concretos	31
La pesca menor	41
La pesca en el Perú Independiente	41
Notas al Capítulo	45
CAPITULO XXV	
EL CORREO	49
Algunos casos concretos	49
Notas al Capítulo	63
CAPITULO XXVI	
EL CONTRABANDO	65
Autoridades españolas	65
Casos de contrabando	71
Normas legales	75
El contrabando de la época Independiente	76
Normas legales	76
Casos de contrabando	80
Notas al Capítulo	83
	19

CAPITULO XXVII	
COMERCIO MARITIMO	95
Evolución del comercio durante la Colonia	102
Planteamiento del comercio en el Perú Independiente	135
Las importaciones	140
De los reembarques y transbordos	142
Exportación	142
Del comercio de cabotaje	142
Del comercio por tierra	143
Previsiones	143
Notas al Capítulo	145
CAPITULO XXVIII	
COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS I	153
Cádiz	155
Notas al Capítulo	185
CAPITULO XXIX	
COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS II	191
Valdivia y Chiloé	191
Valparaíso	216
Concepción	249
Talcahuano	254
Coquimbo	261
Maule	265
Cobija	265
Notas al Capítulo	269
CAPITULO XXX	
COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS III	283
Panamá	283
Sonsonate, Realejo y León	293
Monterrey, Acapulco, San Blas y Mazatlán	303
Manila, Calcuta, Otaheite, Macao, Cantón	309
Notas al Capítulo	323
CAPITULO XXXI	
COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS IV	331
Cronstadt, Hamburgo, Puertos Holandeses,	
Penzance, Liverpool, Gibraltar, Burdeos, Lisboa	331
Santander, Coruña, Bilbao y Vigo	343
Notas al Capítulo	349
CAPITULO XXXII	
COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS V	351
Nueva York, Baltimore, Norfolk, Boston	351

Providencia	Pág. 359
Río de Janeiro	360
Montevideo	391
Notas al Capitulo	395
CAPITULO XXXIII	
COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI	401
Arica	412
Ilo	417
Mollendo	419
Islay	421
Quilca	421
Acari	425
Pisco	425
Chincha	439
Lurín	439
Chorrillos	439
Ancón	441
Chancay	446
Salinas	447
Huacho	447
Huaura	459
Supe	459
Huarmey	460
Casma	460
Samanco	461
Santa	461
Huanchaco	464
Malabrigo	468
Pacasmayo	468
Lambayeque	470
Paita	471
Guayaquil	475
Notas al Capitulo	499
<i>EPILOGO</i>	521
<i>BIBLIOGRAFIA</i>	525
<i>INDICE DE ILUSTRACIONES</i>	535
<i>SIGLAS</i>	538

PESCA COMERCIO NAVEGACION

Capítulo XXIV

LA PESCA

LA PESCA

La pesca como problema económico, como origen de una posible gran industria, como elemento vinculado con la navegación y la seguridad, como medio de interrelación con el resto del mundo, como planteamiento del problema de la riqueza del Virreinato, es una de las grandes cuestiones que encaran el Perú, y la Corona frente al Perú, desde las postrimerías del siglo XVIII. Es, además, una de las grandes cuestiones económicas que se viven durante la Independencia y que tienen que hacer con la afirmación de los asuntos peruanos.

Es la pesca, desde otro ángulo, oportunidad para que Hipólito Unanue subraye una vez más su inquietud por el progreso del Perú en los años del "despotismo ilustrado", y es, también, oportunidad para que el autor del "Clima de Lima" confirme notoriamente su visión larga, con perspectiva y profundidad, de los verdaderos intereses del Perú. Este tema de la pesca importa, pues, desde muchos rumbos.

Hay, además, que esclarecer dos tipos muy claros de pesca. Uno, la que podríamos llamar pesca elemental o rutinaria, la que es fuente sencilla de vida para los pescadores de diversas bahías del litoral. Otra, es la gran pesca, concretamente la pesca de ballena, el gran tema central que ahora nos ocupa.

El *Mercurio Peruano*, en el artículo "Idea General del Perú", enaltece la importancia de la pesca y dice en términos genéricos

*"...es un ramo de industria peculiar de los Indios de la Costa; pero la practican informemente, sin instrumentos proporcionados, sin barcos, y por lo mismo costeando siempre las orillas..."*¹.

Menciona el citado texto la escasez de pescado y el fracaso de un antiguo proyecto para preparar barcas "tripuladas en forma", para que pescaran en nuestro litoral.

El pensamiento del Virrey Gil de Taboada, que tanto tiene que hacer con las cuestiones del mar, ofrece valiosas precisiones. Atiende al caso del permiso que se les concede a los ingleses para la pesca de la ballena, sostiene cómo es frecuente la navegación de embarcaciones de dicha bandera, cómo ya se pierde el temor a la larga y riesgosa navegación por el Cabo de Hornos, y cómo se acrecienta la relación del Perú con el exterior por la presencia de los balleneros.

*"Ya he indicado á V. E. la mayor necesidad de la defensa naval en este Continente, porque lo continuo de las navegaciones inglesas á este mar Pacifico, con motivo de la pesca permitida de la ballena, si la ha acostumbrado á superar los peligros del Cabo, que podia titularse un antemural de estos Dominios, la ha hecho tambien capaz de los parages en que pudieran establecerse ó surgir"*².

En 1793, el mismo Virrey Gil de Taboada, pide a la Corona normas para tratar a los balleneros ingleses. Ante una arribada a Paita con el "...pretexto de escorbuto en sus tripulaciones y en solicitud de víveres frescos..." manifiesta que es necesario establecer un criterio sobre la llegada a puerto de los dichos buques³.

Estos casos son los que llevan a la solicitud de normas que plantea el Virrey Gil de Taboada a la Corona.

El tema de la Convención que permite a los ingleses la pesca en el mar Pacífico, lo trata dicho Virrey, en 1795. Preocúpale vivamente este acuerdo pues el problema del comercio clandestino y el problema de la defensa del Virreinato se presentan clarísimos ante la presencia de los buques balleneros.

"Así en alta mar en el frecuente encuentro con las embarcaciones del comercio del país, como en las arribadas que pueden hacer en las muchas abras, radas bahias y puertos despoblados de la dilatada extensión de estas costas, pueden con fines ulteriores, establecer correspondencia con estos habitantes para cimentar un comercio clandestino. Pueden y deben tambien instruirse a fondo de las distintas posiciones del terreno, de sus producciones, comercio y comunicación interior, de la fuerza en que estriba la defensa del reino y en fin de toda la constitución

física y moral en que se halla, cuya noticia oscurecida hasta ahora a la malicia de nuestros enemigos podría inducirles a tentativas perjudiciales en cualquiera de los objetos que comprende"⁴.

Posteriormente, el Virrey O'Higgins, Marqués de Osorno, habla de las cuestiones que durante su gobierno enfrenta con pescadores ingleses, las cuales se acentúan con el conflicto entre España e Inglaterra.

Para evitar el contrabando, el Marqués de Osorno ordena, en 1796, se cumpla el mandato del Rey que niega cualquier clase de habilitación o auxilio a los balleneros ingleses bajo pena de muerte⁵. Al año siguiente, en plena guerra, el Virrey informa del apresamiento de diez fragatas balleneras inglesas, que se encuentran ilegalmente en aguas del Pacífico⁶.

El Virrey Abascal considera, en sus años de gobierno, el tema de la pesca. Manifiesta que tiene importancia por la magnitud que le otorgan los extranjeros, por la influencia en el comercio, por la seguridad de los dominios del Rey en América⁷.

Observa el Virrey que para la vigilancia de los balleneros es muy útil un desarrollo más amplio de los guardacostas, mas, piensa que el gasto hace imposible dicho proyecto.

En una muestra más de su larga visión de gobernante considera Abascal que es útil la creación de una "*Compañía de Pescadores de Ballena Nacionales*"; sin duda, en este planteamiento vive la concepción de Unanue sobre la pesca, que más tarde se estudia⁸.

Sostiene que se debe exigir a los pesqueros que lleven en su bodega cantidad de víveres suficientes; si así no se actúa y se desembarca en algún puerto nuestro, hay incumplimiento del tratado⁹.

Considera que Gran Bretaña no puede "*...contener la ambición de sus Vasallos, ni al Español le será fácil costear tantos Empleados en calidad de Zeladores del Contrabando en más de mil leguas de extensión de Costas, ni hay rentas de donde pagarlos.....*"¹⁰.

Recuerda, asimismo, Abascal cómo en la Convención de la pesca se establece el punto de mayor aproximación de los pesqueros frente al litoral.

La influencia de Unanue sobre el Marqués de la Concordia, al referirse este último a la pesca de ballena, aparece evidente en la reflexión que ofrece en su "memoria" sobre el abandono en que se halla la industria nacional en manos extranjeras y que tales utilidades "*...hán tirado a arruinar nuestro Comercio, estancando los frutos de este Pais y ocasionando la triste desocupación de sus Naturales*"¹¹.

Hay, pues, una evidente coincidencia entre el pensamiento del Virrey Gil y el pensamiento del Virrey Abascal. Importancia del tema, peligro del comercio clandestino, seguridad del Virreinato, cumplimiento del convenio sobre pesca, que la riqueza de la pesca sirva al Virreinato y no a los extranjeros, que se vean medios para evitar las arribadas con aparentes razones de enfermedad o búsqueda de víveres, que se debe fomentar la pesca en manos peruanas. Este conjunto de ideas puede formar la tesis peruana virreinal frente a la cuestión de los balleneros en sus múltiples aspectos de navegación, de economía, de seguridad, de política.

Vale proponer algunas reflexiones; hay diversos textos de la época precursora que enaltecen el volumen económico de la pesca de ballena. Dícese que los buques que vienen son de 200 a 400 toneladas; que preferentemente son de Inglaterra y de Estados Unidos, y que recogen ingentes cantidades de piel y de aceite¹².

EL PLANTEAMIENTO DE HIPOLITO UNANUE

La imagen que el gran peruanista de Arica ofrece sobre el tema de la pesca no es un caso original o aislado en su formación intelectual y en el esquema que él posee de las cosas peruanas. Al contrario, su imagen de la importancia económica de la pesca, de su significación en el comercio y en la manufactura, de las pérdidas que sufre el erario del Virreinato, del beneficio primero que le corresponde al hombre nuestro, todo, se halla dentro del marco general del peruanismo de don Hipólito Unanue, dentro de su conocimiento de las características de nuestro país y en el cauce del cuadro que él vive sobre el perfeccionamiento del Perú y sobre el progreso en sus diversos niveles.

El recurso que presenta Unanue a la Corona el 15 de octubre de 1814 es un alegato antológico no sólo para la historia de la Independencia sino para la vida económica del Perú de todos los tiempos. Esta circunstancia de Hipólito Unanue nos reitera como la historia en la continuidad de la vida aporta enseñanzas que no caducan.

Hay un planteamiento inicial:

*"...que el Estado saque todas las ventajas de las riquezas en que abundan, al tiempo mismo que proporcione a sus moradores, la abundancia, y la paz. Entre ellos es uno de los más importantes la pesca de las ballenas, de que se hallan poblados los mares que bañan las Costas del Perú"*¹³

Lamenta luego, el permiso concedido a los ingleses en 1790 y que desde ese instante es habitual la labor de dichos marinos y comerciantes para obtener la riqueza que viene de la industria ballenera.

“Por cálculos fundados... por Comerciantes hábiles de Lima, se deduce que entre Ingleses, Europeos, y Americanos, exportan anualmente de la pesca de la ballena en nuestro Océano Pacifico el valor de nueve millones de pesos fuertes, que es el duplo de lo que producen las Minas de oro y plata del Virreynato del Perú, y en que cifra su riqueza”¹⁴.

Medita Unanue en contorno de los beneficios que se conceden a los vasallos dedicados al tema de la pesca, pero llega a la conclusión que dichas mercedes no son suficientes. Presenta el caso de don José Helm *“...que fue el primero que quiso abrir a la Nación este tesoro del Océano”¹⁵*, y lamenta el fracaso siguiente. Advierte Unanue que no se puede violentar una ruptura de las concesiones de los ingleses pero que sí en el orden positivo pueden y deben fomentarse los alicientes para que funcione con eficacia, amplitud y dinamismo la pesca entre nosotros.

“Para fomentar con fruto la pesca de la ballena necesita el Gobierno seguir los mismos pasos que han adoptado la Francia, la Dinamarca y otras Potencias maritimas cuando han querido aprovecharse de algún nuevo ramo de pesca. Y la distancia del Perú, piden que sean mas enérgicas, y protectoras las órdenes que se expidan con este fin. Para conseguirlo se requiere; 1º, que su Majestad ofrezca su protección, y premios a los que se aventajen en el adelantamiento de este ramo, haciendo responsables a los Jueces de cualquier daño que les infieran con vanos y ridículos pretextos que encubren muchas veces otras miras; 2º, que se encargue al Virrey del Perú, que exhorte al Real Tribunal del Consulado, para que por sí, o formando compañías de Comerciantes, promueva la pesca de la ballena, y les de toda protección y auxilio, en la que el actual Virrey hará buenos servicios, pues penetrado de la necesidad de verificar tan ventajoso proyecto, ha ofrecido dar dos mil pesos por él, a fin de alentar a los vecinos de Lima; 3º, el particular o Compañía que entre en la pesca, será árbitro para situar sus manufacturas en el puerto, o puntos conocidos del Mar del Sur que creyese serlo mas a propósito para ellas; 4º, no teniendo por ahora la instrucción debida en la pesca, y beneficios de aceite les será permitido tomar entre los Ingleses, Europeos o Americanos, los utensilios o Marineros que necesiten. No serán estos

"Carta esferica de las Costas de Arequipa, desde el Pavellon de Pica hasta el Río de Ocoña, en el Reyno del Perú: Construida en la Academia R.l de Nautica de Lima sobre las observaciones y reconocimientos reunidos hasta el año de 1819".

Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.— Carpeta A.— N° I. *"Manuscrita: firma autógrafa; calidad del fondo; orografía y costas lavadas en gris; sondas; rosa con lis; clave de signos. N. Regalada por Baleato en 1839"*. Del fichero de cartografía del Museo Naval.

muchos, ni tardarán mucho tiempo en aprender los del Perú, y hacer inútil ese recurso"¹⁶.

Habla de don Francisco Inda que llega a preparar en Lima, un aceite de ballena tan claro "...y tan falto de olor ingrato..." que se ilumina con él no sólo el exterior sino el interior mismo de las casas, y que se llega a fabricar velas de esperma "...cuya muestra ofrezco a Vuestra Excelencia en el adjunto cajoncito; ¿y a qué perfección no podrán llegar si se continúa su elaboración?"¹⁷.

Manifiesta Unanue que

"...por cierto espacio de año esté la pesca de la ballena, y la exportación de su aceite libre de toda gabela, a fin de que vendiéndose a más bajo precio por nuestros pescadores, que por los Ingleses, tengan estos menos alicitivo para ir a pescar al Océano Pacífico y por el contrario se empeñen los nuestros en establecer, y adelantar tan interesante proyecto"¹⁸.

Obvio es reiterar la visión económica, la conciencia geográfica del Perú que vive Unanue y su preocupación por el futuro y por el adelanto de nuestro país.

*

Un informe que presentan el 22 de enero de 1812 al Real Tribunal del Consulado de Lima. los comisionados de éste, don Joaquín María Ferrer, don Gaspar Rico, don Francisco Inda, don Martín Cortiguera y don Martín Guisarola manifiesta que *"...no pueden ver sin dolor que cuando nuestra navegación se halla sin empleo se mantenga en estos mares en la pesca de la ballena y peletería, más de cien embarcaciones extranjeras de 200 a 400 toneladas, que vinieron desde Inglaterra y los Estados Unidos..."*¹⁹;

el cálculo del informe es que de 100 embarcaciones extranjeras a 300 toneladas cada una, hacen la suma de 30,000 toneladas de capacidad y un empleo de 2,500 a 3,000 marineros; en el supuesto que cada embarcación conduzca a Europa su cargamento de aceite de esperma completo y al precio por tonelada de 300 pesos, vale 9'000,000 de pesos fuertes que es el duplo de lo que producen las minas del Virreinato²⁰.

Otro informe, del mismo año de 1812, presentado también al "Consulado" por don José Helm, don José Antonio Herrea, don Ignacio Santiago, don Pedro Altuzarra, don Manuel de Santiago, don Juan de Oyarzaval y don Pedro Abadía, insiste en los mismos planteamientos y en la necesidad de la promoción de la pesca por todos los medios cercanos. Presentan como ejemplo, y con dolor, el caso de la fragata inglesa *Cyrus* que cuando llega al Callao tiene un cuarto de carga, y en cuatro

meses "...casi a la vista de San Lorenzo ha completado 1800 barriles de Esperma, cuyo valor, según los mismos Ingleses, no bajará en Londres de 100 mil pesos. ¿Y hemos de dejar este ramo tan útil a otros para siempre?"²¹.

La pregunta anterior es la que se halla en la columna vertebral de la cuestión ¿hemos de dejar este ramo? Aquí vale otra pregunta de mayor envergadura y más profundo significado. ¿Los hombres que se preocupan con angustia por la riqueza de nuestro mar y porque vaya a otras manos, no viven acaso con el interés económico una clara conciencia histórica de nuestra geografía y de nuestra jurisdicción?

Los informes del Capitán General del Departamento de Cádiz, Baltazar Hidalgo de Cisneros, y del Teniente General de Marina don José Espinoza Tello, quien está en comisión en Londres para estudiar el mismo caso de la pesca, avalan los planteamientos de Unanue quien obtiene en 1819 los beneficios que para la pesca solicita²².

No obstante, el informe de Espinoza con la experiencia más cercana del trabajo de los ingleses, cree que todo no se reduce al problema de franquicias y mercedes sino a un problema técnico, a un problema de actitud emprendedora, a las posibilidades materiales muy amplias.

DISPOSITIVOS LEGALES

Antes del planteamiento de Unanue, en la rutina legislativa virreinal hay algunas disposiciones sobre el caso que nos ocupa.

El 19 de setiembre de 1789 se habla de la formación de una Real Compañía Marítima de Pesca como un antecedente a nuestro tema²³; en 1796 el Virrey O'Higgins se refiere al delito o contrabando consiguiente al tema de los balleneros²⁴; el 23 de enero del mismo año, se confirma una disposición de 1793 que prohíbe la entrega de dinero a los buques pescadores ingleses²⁵; en 1803, el 3 de enero, se establece que los jefes de los puertos de Indias deben informar sobre la clase, cantidad y método de pesca; asimismo sobre la gente que se ocupa en dichos afanes²⁶.

CASOS CONCRETOS

En diciembre de 1795, se sigue un expediente por los desmanes cometidos en Tumbes por balleneros ingleses²⁷; en 1797, un ballenero es capturado a la vista del Callao, sin duda se trata de la fragata *Bersy*, su Capitán Hugllen Haylanza²⁸; el Teniente

"Carta de las Costas desde el Cerro de la Arena del Puerto del Ancón, hasta el Cerro de las Mercedes del Partido de Yca, en el Reyno del Perú, Construida en la Academia R.l de Nautica de Lima sobre las observaciones, y reconocimientos reunidos hasta el año de 1819". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.— Carpeta A.— N° 3. "Manuscrita; firma autógrafa rosa con lis; orografía lavada en gris; sondas; calidad del fondo; clave de signos. N. Regalada por Baleato en Enero de 1839". Del fichero de cartografía del Museo Naval.

de Navío Antonio Cortázar apresa a la fragata ballenera *El Triunfo*, de 8 cañones, el 1° de mayo de 1797, según manifiesta una de las noticias del Callao²⁹; en 1800, llega a once el número de balleneros apresados y pasan al Callao, los buques *Lydia*, *Betsy*, *Levante*, *Charmelly*, *Beaver*, *Alderney*, *Júpiter*, *Triumph*, *Comerce*, *Atlantic* y *Bárbara*³⁰; en 1805, el Virrey alude a los buques balleneros, la mayor parte norteamericanos, sin permiso para pescar³¹; en 1807, en el mes de octubre, entra al Callao la corbeta mercante *Dichosa*, después de haber sido saqueada por una ballenera inglesa³²; en 1809, en el mes de setiembre está en el Callao la fragata ballenera inglesa *Charlton*³³; la fragata americana *Atlas* está por nuestras costas en agosto de 1810³⁴; en 1814, el Virrey Abascal en sus "memorias" menciona a la fragata ballenera inglesa *Vincornio* que según se relata reconoce las islas Sandwich, Torresters, San Felis, San Ambrocio y otras³⁵; en febrero de 1816, es detenida la fragata ballenera angloamericana *Charles*, y luego puesta en libertad³⁶; el Virrey Pezuela en su "diario" alude con frecuencia al caso de diversos balleneros; en 1817, está la fragata inglesa *Serin Patan*, su Capitán Varet³⁷; al Virrey, en dicho año, le preocupa el caso de las balleneras por las circunstancias políticas concretas; hay una cita de Pezuela que vale transcribir, es del 22 de setiembre de 1817:

*'Mandé cerrar el puerto hasta la salida de las 2 Fragatas, con objeto de que los buques extranjeros balleneros que se hallan en este día en el puerto del Callao no saliesen a la mar, especialmente la inglesa ballenera "Wildman", su Capitán Juan Lig, con diez y seis cañones, de quien, como de las demás desconfiaba que pudiesen ir a dar aviso a los enemigos de la salida de las expresadas 2 Fragatas mercantes armadas sobre Paita y Panamá'*³⁸;

en noviembre del mismo año, llega al Callao la fragata inglesa ballenera *Ydra*³⁹; el 29 de enero de 1818, entra en el Callao la fragata ballenera inglesa *Aguila*, procede de Londres, con seis meses de navegación, es su Capitán Roberto Cole, quien declara que al pasar a la vista de Juan Fernández envía a tierra una chalupa y halla solamente dos soldados escondidos que son parte de la guarnición de la isla cuando la toman "...los insurgentes después... de Chacabuco"⁴⁰; en febrero de 1818, el Virrey Pezuela alude nuevamente a casos de balleneros⁴¹; alude asimismo, a la fragata inglesa ballenera *Húsar*, con su Capitán Boker⁴²; la fragata *Tagle*, en 1818, detiene a la ballenera inglesa *Hydra* por contrabandear en el Norte⁴³; también en los días de Pezuela el viajero ruso Golovnin atiende a la presencia de balleneros⁴⁴; en octubre de 1818 ingresa al Callao una fragata ballenera⁴⁵; por el bloqueo fondea frente a Lurín el 26 de marzo de 1819 la fraga-

Hipólito Unanue, grabado A F. Lemaitre,
Quai de l'Horloge N° 23, propiedad de Jorge
Alayza Grundy, descendiente del prócer.
(Foto: Manuel Romero).



DIRINTEMAR



José Baquijano y Carrillo. Oleo de la
colección de José de la Riva Agüero y Osma,
hoy del Instituto Riva Agüero.
(Foto: Manuel Romero).

ta inglesa ballenera *Asp*⁴⁶; el 13 de marzo de 1820, ingresa la fragata angloamericana *Maro*⁴⁷; la ballenera inglesa "*R.l. Sobri-na*" procede de Londres de donde sale el 12 de febrero y llega al Callao el 18 de junio de 1820, con su Capitán Russell y con 20 individuos de capitán a paje⁴⁸; ya en los días de San Martín, cercano el fin del gobierno de Pezuela, el Capitán Carter, en diciembre de 1820, halla en la bahía de Pisco un ballenero inglés⁴⁹.

El casuismo de la relación anterior tiene sólo un efímero valor ejemplarizador; quiere mostrar cómo en largos años, desde 1795 hasta 1820, es constante la presencia del buque ballenero, con las anexas circunstancias del contrabando y con los riesgos políticos en los días cercanos a la presencia de San Martín en el Perú.

LA PESCA MENOR

Bien sabemos desde la época pre-hispánica cómo es el contacto con el mar en la búsqueda de la alimentación y en el perfeccionamiento de las tareas de los pescadores una de las singulares y preferentes actividades humanas. La pesca llega a la inspiración artística de diversas manifestaciones de la vida.

Aparte, pues, el gran problema económico y social que entraña a la pesca de ballena, aparte asimismo, la genérica actividad vinculada con la alimentación en la costa nuestra, proceden algunas referencias concretas.

En Huanchaco háblase de cómo "*...sus naturales se mantienen de la pesca...*"⁵⁰; en Iquique considerábase la pesca del tollo y del congrio⁵¹; en Quilca "*...se coge mucho pescado...*"⁵²; y aparece frecuente la actividad de los indios que buscan salar el pescado⁵³.

LA PESCA EN EL PERU INDEPENDIENTE

Diversas normas legales consideran el caso de la pesca en los días iniciales de nuestra vida independiente.

Por decreto del 18 de marzo de 1822, menciónanse las formalidades que debe respetar todo peruano dedicado a la pesca en cualquier puerto y caleta, se les exceptúa de derecho de anclaje y limpieza de puerto y de introducción de sus artículos, "*...como son espermas, aceites, cueros, y pieles sin restriccion alguna*"⁵⁴.

El 13 de febrero de 1822, se promulga un expediente ante la Dirección General de Marina para que se declare que los buques balleneros sólo deben pagar los derechos de anclaje⁵⁵.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En 1826, el 20 de diciembre, se permite a los buques balleneros que arriben al Callao, vender el aceite, la esperma, y otros pertrechos navales, previo el pago de derechos y que la venta sea para la cantidad necesaria a satisfacer sus ranchos y rehabilitaciones, relevándoseles del derecho de toneladas, y no del de anclaje⁵⁶.

Una comunicación de Pablo Romero del 26 de diciembre de 1826 al Secretario de Estado, don Tomás Heres, manifiesta que toma conocimiento del decreto sobre el permiso de ingreso de balleneros al puerto del Callao. Menciona como fecha del decreto el 16 de diciembre⁵⁷.

El 6 de diciembre de 1821, del buque ballenero *Independencia* se formulan diversos reclamos⁵⁸.

El siguiente cuadro presenta, en forma esquemática, algunos ejemplos de balleneros en el Callao:

<i>Fecha entrada o salida del Callao</i>	<i>Tipo y nombre de la embarcación Nacionalidad Capitán</i>	<i>Observaciones e incidentes</i>
21-II-1806 Entrada	Fragata anglo-ameri- cana <i>Winslow</i>	Solicita víveres y aguada (59).
11-X-1814 Salida	Fragata inglesa <i>Cometa</i> Cap. Abel Seurr.	Habilitada de víveres (60).
23-X-1814 Salida	Fragata inglesa <i>Zephyr</i> Cap. Guillermo Pérez	Habilitada de refrescos (61).
3-IX-1816 Entrada	Fragata inglesa <i>Nimiod</i> Cap. Julián Tomas	Trae 1,800 barriles de aceite de ballena. Entra en el Callao el 22 de noviembre de 1815, y sale el 4 de diciembre habilitada de refrescos. Su capitán don Santiago Díaz, muerto por una ballena "...que al picarla con la cola destrozó la chalupa..." en que va dicho capitán. La fragata viene en busca de refrescos y agua (62).
27-XI-1816 Entrada	Fragata inglesa <i>Fénix</i> Cap. Guillermo Parther	"...habló el 22 de agosto estando en la línea equinocial y á la vista de <i>Barkley</i> una de las islas de los Galapagos con una goleta de los insurgens. del R. de la P." (63).
1-XII-1816 Entrada	Fragata inglesa <i>Real Jorge</i> Cap Guillermo Butkler	Sale de Londres el 26 de julio. En los 55 gr. O. del Cabo de Hornos, ve el 12 de octubre una fragata española que se dirige a estos mares (64).

PESCA — COMERCIO — NAVEGACION

1-XII-1816 Entrada	Fragata inglesa <i>Echo</i> Cap. Guillermo Grahah	Sale de Londres el 24 de febrero y hace escala en Río de Janeiro y Arica, de donde parte el 11 de noviembre (65).
21-VII-1826 Entrada	Fragata inglesa <i>Thames</i> Cap. Tomás Richards	Trae aceite de ballena (66).
25-VII-1826 Entrada	Fragata anglo-americana <i>Sofia</i> Cap. Reuban Creasey (67).	
6-VIII-1826 Salida	Fragata anglo-americana <i>Sofia</i> Cap. Reuban Creasey (68).	
7-VIII-1826 Salida	Fragata inglesa <i>Thames</i> Cap. Juan Meek (69).	

NOTAS AL CAPITULO

1. *Idea General del Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. I, N° 1, fol. 6.
2. GIL DE TABOADA, Francisco... *Memorias*.— pp. 305 a 318.
3. *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1°, p. 34. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
El 22 de mayo de 1793 arriba a Paita la corbeta inglesa *Greenwich*, su Capitán Jorge Juested, que sale de Londres el 16 de junio de 1792, su carga se compone de aceite de ballena y de tres mil pellejos de lobo marino; entra al puerto para reponer a su gente y obtener alimentos de refresco. La fragata inglesa *Príncipe Guillermo Henrique*, llega a Paita el 26 de mayo de 1793; sale de Londres el 10 de marzo de 1792. Está en la isla Alta de Lobos donde mata 3,500 lobos para aprovecharse de su piel, y trae la mitad de la carga integrada por aceite de ballena. Brurs Watson es el dueño de la nave y su Capitán, Benjamín Swift, con una tripulación de 21 hombres. Otra fragata ballenera *El Rasper* con su Capitán Tomás Gage entra en Paita el 30 de mayo de 1793, pertenece a Samuel Enderbi; sale de Londres el 1° de agosto de 1792; en la isla de Lobos mata a tres mil animales, cuyas pieles tiene embarcadas y lleva entre su carga aceite de ballena. La fragata *Príncipe de Wales*, de James Medard con su Capitán Frederic Boton entra en Paita el 31 de mayo de 1793; sale de Londres el 20 de julio de 1792 y sólo toca el puerto de Valparaíso por una afección de tipo urinario que sufre el Capitán, después está en la isla de Lobos donde mata dos mil de estos anfibios para negociar con sus pieles; lleva carga de aceite de ballena.— *Ibidem*, pp. 35-36.
4. *Ibidem*, p. 60.
Hay una referencia al ingreso de las fragatas inglesas *Alderney* y *Beliarius*, dedicadas a la pesca de ballena; estas fragatas entran al puerto de Coquimbo.— *Ibidem*, p. 62.
5. *Ibidem*, pp. 84-86.
6. *Ibidem*, pp. 90-91.
Un nuevo documento del Marqués de Osorno, del 23 de agosto de 1797, se refiere a la libertad de prisioneros angloamericanos, pertenecientes a fragatas balleneras.— *Ibidem*, pp. 91-92.
7. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 406.
8. *Ibidem*, p. 411.
9. *Ibidem*, p. 410.
10. *Ibidem*, p. 407.
11. *Ibidem*, p. 406.
12. En 1793 el gobierno inglés destina al Capitán Colnet para que recorra el Océano Pacífico y las costas del Perú, reconozca y fije los mejores puertos, tanto en las islas como en el continente, para el beneficio de la pesca.— *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 1°, p. 450. Edición y prólogo del Capitán de Navío A.P. Julio J. Elías.
Como un ejemplo de la explotación comercial de los balleneros ingleses está el caso de la fragata *Rattler*, con 370 toneladas, tripulada por 20 hombres, 5 muchachos, un maestro arponero y su ayudante; llega a

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Inglaterra al cabo de 22 meses de viaje consiguiendo 130 barriles de aceite.— *Ibidem*, p. 460.

Desde 1790 que se concede el permiso de pesca a los ingleses, constantemente hacen uso de este beneficio y son de 40 a 100 los buques que salen todos los años de puertos de Inglaterra para emplearse en la pesca de ballena.

El Teniente de Marina José Espinoza Tello es uno de los informantes en ocasión del planteamiento de Unanue a la Corona — *Ibidem*, p. 459.

13. *Ibidem*, p. 450.
14. *Loc. cit.*
15. *Ibidem*, p. 451.
16. *Ibidem*, p. 452.
17. *Loc. cit.*
18. *Loc. cit.*
19. *Ibidem*, p. 453.
20. *Loc. cit.*
21. *Ibidem*, p. 454.
22. *Ibidem*, pp. 457-458.
23. MATRAYA, Juan José... *El Moralista*.— T. I, p. 410.
24. MEDINA, José... *La Imprenta en Lima*.— T. III, p. 288.
25. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 445.
26. *Ibidem*, p. 481.
27. A. G. I. ... Estado, 73.
Ver *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1º, pp. 73-81. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
28. GUILLEN, Julio... *Curso y Presas*.— T. I, p. 86.
29. *Ibidem*, p. 43.
30. *Ibidem*, pp. 188, 44.
31. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 291.
32. *Ibidem*, p. 303.
33. *Ibidem*, p. 317.
34. *Ibidem*, p. 305.
35. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, pp. 419-420.
36. TORRES LANZAS, Pedro... *Independencia de América*.— T. IV, pp. 161-162.
Ver *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1º, pp. 389-391. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
37. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— p. 190.
38. *Ibidem*, p. 166.
39. *Ibidem*, p. 177.
40. *Ibidem*, pp. 220-221.
41. *Ibidem*, p. 237.
42. *Ibidem*, p. 221.
43. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, pp. 165, 169.
44. PACHECO VELEZ, César... *Un testimonio ruso sobre el Perú de 1818*, en *Revista Histórica*, T. XXX, 1967, pp. 355-399.
45. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 362.
46. *Ibidem*, pp. 421-422.
47. *Ibidem*, p. 675.
48. *Ibidem*, p. 725.
49. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 302.
50. ALCEDO, Antonio de... *Diccionario Geográfico-Histórico de América*.— T. II, p. 281.
51. *Ibidem*, p. 451.

NOTAS AL CAPITULO

52. *Ibidem*, T. IV, pp. 354-355.
53. *Ibidem*, p. 235.
54. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*.— T. I, p. 154, N° 79. art. 4°.
55. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 252.
56. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 403, N° 208.
57. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1826.
58. A.H.M.P. ... Año 1821, Carpeta N° 1, legajo N° 10-R. Doc. N° 21.
Ver *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 2°, p. 233. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elías.
La vigencia del tema de la pesca durante la Emancipación, que se estudia largamente en el caso de Unanue, aparece reiterada en los debates en la Sociedad Patriótica cuando Manuel Ferreyros presenta "...una memoria sobre la pesca...", en la sesión del 5 de marzo de 1822.— ODRIOZOLA, Manuel de... *Documentos literarios del Perú*.— T. XI, p. 428.
59. MINERA PERUANA, del 28 de febrero de 1806, N° 7.
60. EL INVESTIGADOR, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
61. *Ibidem*, del 1° de noviembre de 1814, N° 123.
62. GACETA DEL GOBIERNO, del 4 de setiembre de 1816, N° 69.
63. *Ibidem*, del 30 de noviembre de 1816, N° 94.
64. *Ibidem*, del 7 de diciembre de 1816, N° 96.
65. *Loc. cit.*
66. EL PERUANO, del 29 de julio, de 1826, N° 17.
67. *Loc. cit.*
68. *Ibidem*, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
69. *Loc. cit.*

Capítulo XXV

EL CORREO

Existe una ordenanza del correo marítimo aprobada el 26 de enero de 1771; posteriormente no sufre derogación y tiene vigencia hasta que la renta de correos pierde embarcaciones propias.

Hay diversas disposiciones menores del tiempo precursor que no es ocioso considerar brevemente. En los buques correos no valen las normas establecidas para viajes de cadetes, pues están sujetos a sus reglas especiales¹. No deben cobrarse derechos "*...por los efectos y caudales que se destinen para compras, construcción, o habilitación de los buques correos, y que sean libres de pagar toda clase de imposición directa, o indirecta*"².

En 1811 hay una norma del Despacho de Marina que tiene que hacer directamente con el correo al Perú. Por Resolución del Consejo de Regencia y para "*...asegurar y abreviar la Correspondencia del Perú...*", los correos que van a Costa Firme después que dejen allí lo perteneciente "*...se dirijan... a Puer-tobelo...*"³ para que de ahí conduzcan la correspondencia a Panamá, de donde por mar irá a Lima o a sus inmediaciones; se advierte al Virrey del Perú que cuide la presencia de las embarcaciones necesarias⁴.

ALGUNOS CASOS CONCRETOS

Toda la correspondencia que se encuentre en las presas debe entregarse a los Administradores de Correos de los puertos, para que la remitan a la Secretaría de Estado⁵. De 1808, es una

Oficio de Manuel Olaguer Feliú al Virrey Joaquín de la Pezuela, Lima 25 de noviembre de 1820, envía el presupuesto de los gastos necesarios en la plaza y fortificación del Callao, para el próximo mes de diciembre. Real Hacienda, Lima, 1820, Legajo 1521-1663. Archivo General de la Nación.

Presupuesto de los gastos que se han de hacer en el Mes próximo de Diciembre en las Obras del Real Felipe del Callao. Pesos. Reales. Votos. Platos
Trabajo del Muelle.

Por un guarda de los enseres y herramientas } con 6 rs. al día en 24 días	18 ..	} 297..6.
Por un guarda de noche con 6 rs. al día	19 ..	
Por un carpintero con 7 rs.	21 ..	
Por tres Barranderos y 4. Vigías para clavar estas } cas con un real de gratificación cada uno al día en 12 días	25 ..	
Por el sueldo de un Patron del Launch	23..6.	
Por el de 4 de un Ficoil	19 ..	} 319 ..
Por el de 7 Marineros con 17 pesos cada uno	119 ..	

Obras de la Plaza.

Por el sueldo de un Maestro mayor	28 ..	} 1193 ..
Por el de un guarda de noche	16 ..	
Por un zapatazo para todas las obras con 6 rs. al día	18 ..	
Por el escribiente con 6 rs. al día	19 ..	
Por 4. Carpinteros con 3 rs. cada uno al día	96 ..	
Por otros 2. con 7 rs. al día	21 ..	
Por un obrero mayor para atender a todas } las obras con 12 rs. al día	30 ..	
Por un Maestro Carpintero que al mismo tiempo } hace de zapatazo con 12 rs. al día	36 ..	
Por las costas gratificaciones de los Fiscales y } que trabajan en el caso de carpinteros y Maestros	100 ..	
Por 4. Oficiales de Revisión a 12 rs. cada uno	120 ..	
Por 200 pesos de la asignación de los Bovedas } aprueba, y que en las urgencias y obras del día deben } emplearse en compra de Nobes, ladrillos, y otros ma- } teriales	500 ..	
Para gastos extraordinarios de la Plaza, y de } más ramos: en compra de materiales, refacción de fan- } ros, Barridos de; y reparos en los Edificios	200 ..	

Lima 25 de Noviembre de 1792.

Total . . . 1.420..6.

Man. Aguilar Celis

orden para que apronten buques en el Ferrol y en Cádiz para conducir pliegos a las Américas⁶. El Consulado de Cádiz solicita en el mismo año algún buque dispuesto a salir de inmediato para enviar a América las noticias del gobierno⁷. En relación con el punto anterior el Capitán General del Departamento de Cádiz toma las necesarias disposiciones para la pronta salida de buques con pliegos para América: son el pailebot *Centinela*, al mando del Alférez de Navío don Jacobo Oreyro, y el jabeque *Santo Cristo del Grao*, al mando del Alférez de Navío don Dionisio Capaz⁸. En el mismo año, hay un esclarecimiento de importancia entre el correo oficial y el correo entre particulares.

*"Cada día es mayor y más urgente la necesidad de despachar embarcaciones a ambas Américas con pliegos del Real Servicio, y por lo mismo y en consecuencia de la Real Orden que comuniqué a V. E. en 11 del corriente, se ha servido el Rey de mandar que a la mayor brevedad y sin reparar en gastos, salgan de cualquiera de los Puertos de la comprensión de ese Departamento dos Barcas o sean Buques de otra especie si no hubiese de aquellas, con tal que sean embarcaciones al propósito una para la América Septentrional y otra para la Meridional con los pliegos de oficio..."*⁹.

Igual se subraya la importancia del correo de particulares¹⁰.

A los Comandantes de Marina de San Sebastián, de Santander, de Ribadeo, se les indica que habiliten buques para conducir correo a las Américas¹¹. En la misma época se ponen los medios para embarcar en Cádiz el correo en el *Amigo Fiel* y en otras embarcaciones *"...con los pliegos de América"*. Insístese en la urgencia de enviar los papeles oficiales y particulares¹². Igualmente, insístese en la misma idea, que sin reparar en gastos se habiliten en Cádiz los buques que conduzcan *"sin demora la correspondencia del público"*¹³. La goleta *Carolina* al mando del Alférez de Navío don Joaquín de Moyúa debe conducir correspondencia para América Meridional¹⁴. En octubre de 1808, renuévase la urgencia del restablecimiento de los correos marítimos¹⁵.

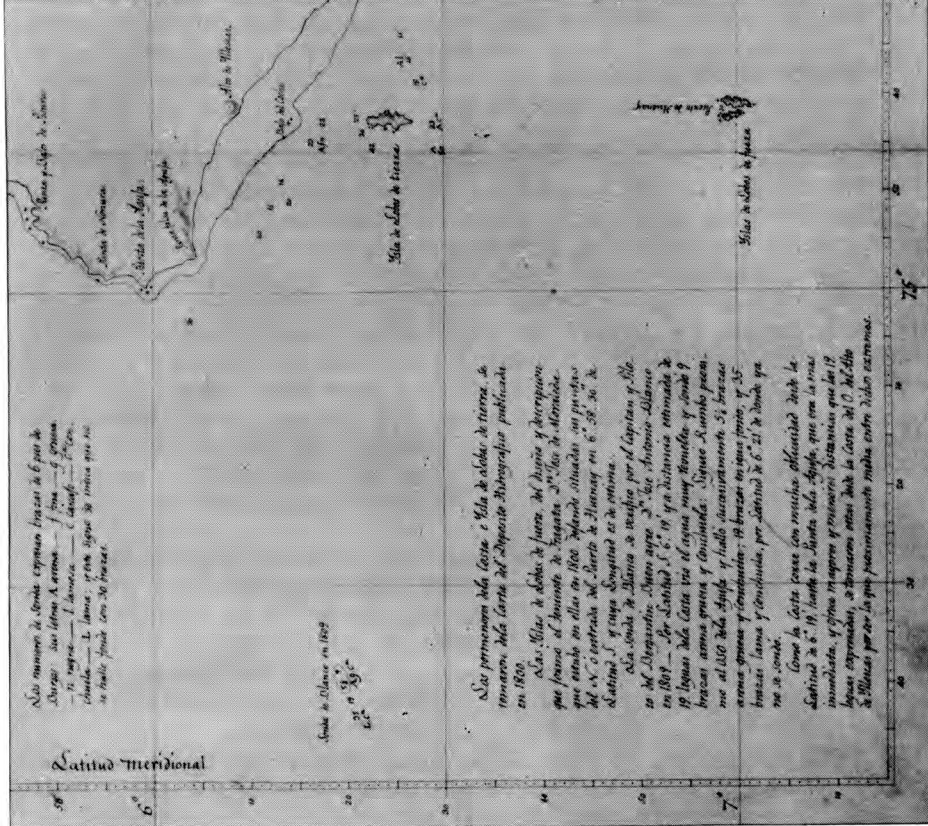
Bien se sabe cómo la "memoria" de Abascal representa un testimonio insustituible para conocer, desde el lado del Rey, la marcha de la revolución en Hispanoamérica y la actitud beligerante, decidida, del Vice-Soberano de Lima frente a todo síntoma "insurgente". Pues bien, frente al asunto del correo, Abascal manifiesta preocupación por el daño que los levantamientos vecinos suscitan en el caso de las comunicaciones.

"Quando con motivo de la insurreccion de la Capital de Buenos-Ayres y sus Provincias, quedó interceptada por esta vía la correspondencia de la Peninzula, del propio modo que

Costas de Perú hasta las Sierritas de la Ajolla y de Pisura en el Reino del Perú.
 Arregladas adas observaciones y reconocimientos que se verificaron hasta 1826.

Situaciones comunicadas de Sancho por el Sr. B. J. B. en el 31 de Marzo de 1827.

Situationes	Longitud		Latitud	
	o	'	s	'
Sierritas de Cerro	76	54.05	0	20.44.05
Sierritas de Sambayaque	76	41.45	0	20.52.05
Rio de Sambayaque	76	41.00	0	20.58.05
Rio de Sumbayaque	76	32.00	0	21.07.35
Sierra de Mollinos	76	08.00	0	21.41.05
Sierra de Mollinos	76	00.00	0	21.42.35
Sierra de la Ajolla	75	59.20	0	21.37.34



Las montañas de la Sierra de Cerro y de la Ajolla de sierritas de 6 por de largo, sus lomas a arena, y sus montañas de arena y de arena. Su altura es de 10000 y 12000. Su anchura es de 1000 y 1200. Su forma es de sierritas de 6 por de largo y de 1000 y 1200 de anchura.

Desde el Sur en 1827
 18° 35'

Las montañas de la Sierra de Cerro y de la Ajolla de sierritas de 6 por de largo, sus lomas a arena, y sus montañas de arena y de arena. Su altura es de 10000 y 12000. Su anchura es de 1000 y 1200. Su forma es de sierritas de 6 por de largo y de 1000 y 1200 de anchura.

Las montañas de la Sierra de Cerro y de la Ajolla de sierritas de 6 por de largo, sus lomas a arena, y sus montañas de arena y de arena. Su altura es de 10000 y 12000. Su anchura es de 1000 y 1200. Su forma es de sierritas de 6 por de largo y de 1000 y 1200 de anchura.

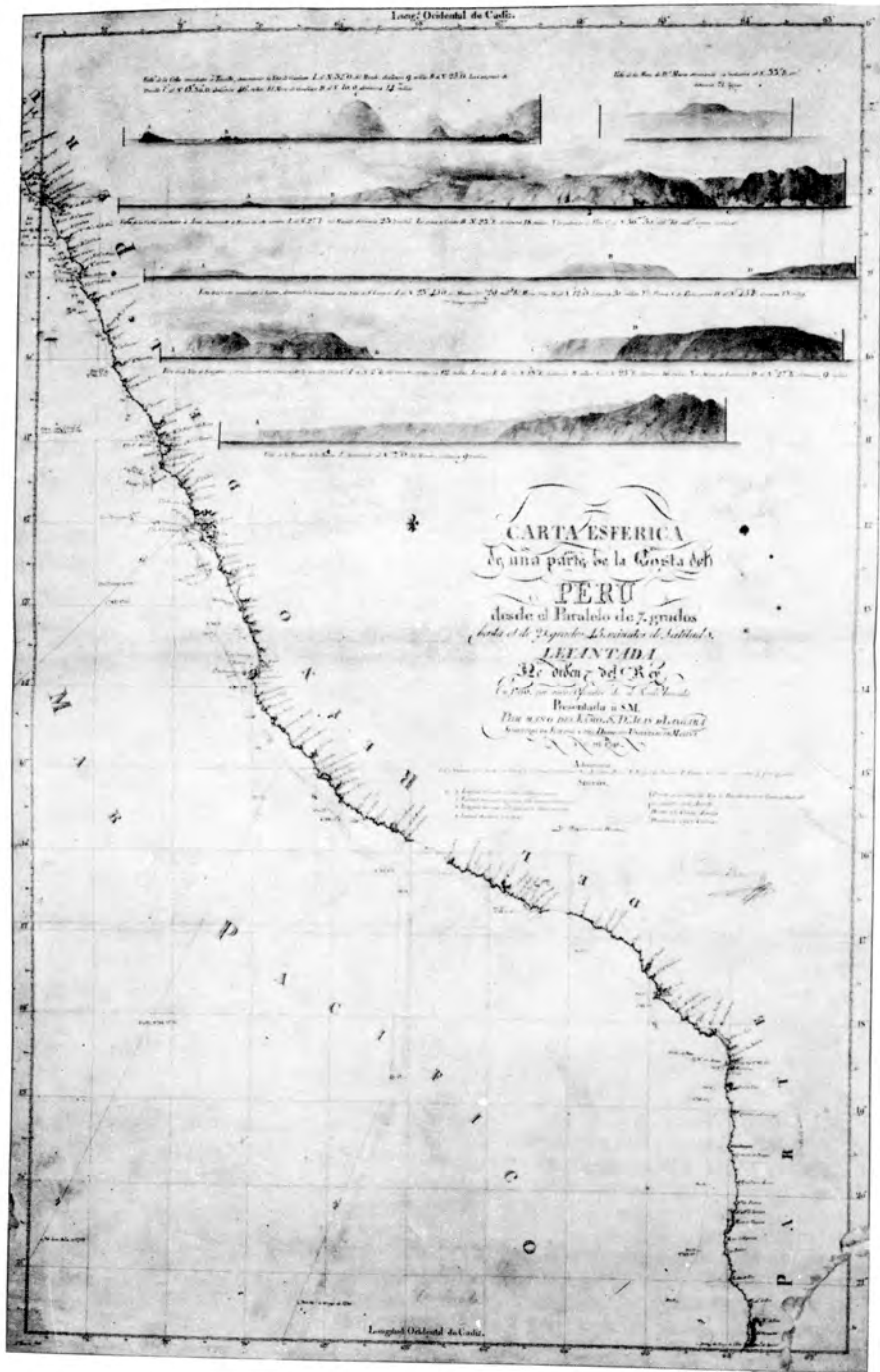
Las montañas de la Sierra de Cerro y de la Ajolla de sierritas de 6 por de largo, sus lomas a arena, y sus montañas de arena y de arena. Su altura es de 10000 y 12000. Su anchura es de 1000 y 1200. Su forma es de sierritas de 6 por de largo y de 1000 y 1200 de anchura.

Latitud Meridional

Longitud O de Cadiz

*"Costas desde Eten hasta las Puntas de la
Aguja y de Pisura en el Reyno del Perú.
Arregladas alas observaciones y reconocimientos
que se verificaron hasta 1826. Situaciones
comunicadas de Londres por D.n Felipe Bauza
en 31 de Marzo de 1827"*.

Museo Naval, Madrid Bandeja XXXIV.—
Carpeta D.— Nº 2. *"Original; firma autógrafa;
números de sonda; calidad del fondo; orografía
de normales.."*. Del fichero de cartografía del
Museo Naval.



"Carta Esferica de una parte de la Costa del Perú desde el Paralelo de 7. grados hasta el de 21. grados 45. minutos de Latitud S. Levantada de orden del Rey en 1790 por varios Oficiales de su Real Armada. Presentada á S. M. por mano del Exmo. S.r D.n Juan de Langara Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina. Año de 1798".

Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.—
Carpeta A.— Nº 4. *"Manuscrita; firma autógrafa; orografía de normales; clave de signos; líneas de derrotas"*. Del fichero de cartografía del Museo Naval.

Oficio de Martín Jorge Guise, Arica, 13 de junio de 1823, que se refiere al sello para refrendar los despachos y que es una muestra de la preocupación que vive en su espíritu por la organización de la Marina. Archivo del autor.

H. S.

Comprendiendo ya concluido el bello en la
Causa de Moneta, según V. H. me lo informo,
y haciéndome notable falta para V. H. de
algunos despachos provisionales, y algunas otras
cosas concernientes a la Secretaría, me hace indispen-
sable suplicar a V. H. tenga la bondad de
V. H. remitirme lo en la primera oportunidad.

Dios que al V. H. m. p. a. d.
Mexico de Mexico y junio 13. de 823.

Martin Jorge Guise

Por el Ministro de la Gracia y Justicia
Comun! En Pinar de las Cuevas

lo estaba la de Quito, fue preciso establecer un Correo marítimo entre Payta y Panamá, servido por dos Payleboes para transportar las correspondientes destinadas al mismo Quito, Buenos Ayres, para este Reyno y el de Chile...''¹⁶.

En 1811, hay noticias de la goleta correo la *Fortuna*¹⁷. En mayo de dicho año, se renueva la misma idea de la urgencia del correo marítimo desde Panamá.

“...es la única vía que tenemos franca para nuestra comunicación en la Península, respecto de estar enteramente interrumpidas las Comunicaciones de Buenos Aires, Chile, Caracas, y Cartagena, añadiendo a V. S. que de la menor detención en el giro de las Correspondencias, se originan en esta distancia recelos sobre la suerte de nuestras Armas; por esto pues encaresco a V. S. que no falte el Correo mensual directo a Portobelo, en la inteligencia de que no harán falta los Marítimos en Panamá, destinadas a este único servicio”¹⁸.

Es aleccionadora la referencia al efecto psicológico dañino que ocasiona el retraso de la llegada de correspondencia y las conjeturas sobre la suerte de las armas reales ante la falta de información.

En 1812, sale de Montevideo con correspondencia para el General Goyeneche, la fragata mercante *General Apodaca*¹⁹. En 1815, se indica que la goleta *Tránsito* cuida el convoy desde Cádiz a Portobelo, y que puede llevar la correspondencia para el Perú²⁰. En el mismo año, hay noticias sobre el atraso de la correspondencia en el Callao; tema frecuente en ese tiempo²¹. La *Descubierta*, en 1817, lleva la correspondencia pública y de oficio de Mar del Sur²². El pailebot correo *Abascal* es capturado por una fragata “insurgente” en Paita²³. Hay una indicación, ante los riesgos frecuentes: que los pailebots correos sólo toquen en Paita, y en lo posible a la vela dejen la correspondencia. Se advierte que no pueden demorar más de 24 horas²⁴.

Por oficio de Pezuela al Comandante del Apostadero del Callao se sabe de la compra para la renta de correos del pailebot *Guadalupe*²⁵. Del mismo Pezuela hay otras menciones: el bergantín angloamericano *Palas* que lleva correspondencia es detenido por los “enemigos”²⁶. En 1819, se menciona el pailebot *Sacramento* que sale para Paita con encargo de correspondencia²⁷.

En mayo de 1820, el Comandante de Puerto anuncia haber recibido pliegos de la Península en el bergantín *Argos*, para los jefes de mar y tierra de Venezuela, Santa Fé y Mar del Sur²⁸.

Hay otra referencia de Pezuela, ya de las postrimerías de su gobierno. El 30 de noviembre de 1820, habla del pailebot *Aránzazu*, que no obstante el bloqueo del Callao sale con dirección

a Panamá para traer correspondencia de la Península que en Panamá está detenida²⁹.

Como muestra de la subsistencia del trámite administrativo, no obstante la marcha negativa de la guerra para las fuerzas españolas, hay una curiosa mención, que corresponde a 1822, por la cual los Comandantes de correos y de buques de guerra deben recibir "...a su regreso a la Península las semillas y plantas que les entreguen las Autoridades de Ultramar"³⁰.

Como es obvio, en los días mismos de la guerra y de la organización del Estado, la estructura del Correo es vacilante e imprecisa. Basilio Hall recuerda cómo buques ingleses y neutrales sirven para el transporte de correspondencia.

*"He dicho que en Valparaíso a veces me entretenía yendo a los ranchos para observar las costumbres populares, y como sucedía que la mayor parte de esa gente tenía algún pariente o relación en el Callao, se me confiaron al zarpar, muchos mensajes y cartas, todos los que, puede mencionarse como característica de la época, insistían que los leyese en su presencia, para que no contuvieran ningún asunto político, perjudicial para los corresponsales o para el portador. Poco después de mi arribo al Perú, tuve cuidado de entregar todas estas cartas y mensajes en persona"*³¹.

En 1821, Pedro de La Rosa plantea consultas sobre el envío de correspondencia destinada a España³². Una disposición del Protector "...prohíbe dirigir comunicaciones por mar, sin que lleven el marchamo de la renta de correos..."³³.

En junio de 1822, por disposición de Torre Tagle y Monteagudo, al llegar al puerto, el Capitán o Sobrecargo notificará a los pasajeros entreguen la correspondencia que trajeren, y la pasará el Capitán del Puerto o Subdelegado de Marina en defecto de aquél. Indica la disposición que debe anotarse expresamente si la carta contiene letra de cambio u otro documento. Si el Capitán o Sobrecargo o pasajero, violare estas normas incurrirá en pena de 500 pesos fuertes, "...por cada carta que dejase de entregar á quien allí se expresa"³⁴.

Guise, el 12 de junio de 1823 manifiesta que a don Manuel Sanches, dueño del *Místico*, el cual sale como Correo, solamente debe remitírsele los víveres necesarios³⁵.

NOTAS AL CAPITULO

1. MATRAYA, Juan José... *El Moralista*.— T. I, p. 422, Real Orden del 14 de junio de 1791.
2. *Ibidem*, p. 454. Real Orden del 16 de agosto de 1797. Es interesante una Real Orden del 11 de octubre de 1797 referente a responsabilidad por fraude en los buques correos, en *Ibidem*, p. 456.
Interesa igualmente, una norma de 1803 sobre remisión de información de méritos, cartas de recomendación a instancias de partes que "...franqueen a su costa los pliegos, en que se insertan respectivamente..."— *Ibidem*, p. 483. Real Cédula del 6 de junio de 1803.
Todos los cajones que lleguen en un buque deben entregarse al Juez de Arribadas del puerto, con la excepción de los que contengan los pliegos y cartas de correspondencia.— *Ibidem*, p. 495. Real Orden del 29 de octubre de 1804.
3. A.G.I. ... Correos, 112. De Miguel de Ferreros. Cádiz, 3 de febrero de 1811.
4. *Loc. cit.*
Ibidem, De Eusebio de Bardaxi y Arana. Real Isla de León, 26 de enero de 1811.
"Real Ordenanza del Correo Marítimo expedida por S. M. en 26 de Enero de 1777. Madrid. En la Imprenta de D. Antonio de Sancha. Año de MDCCLXXVII. Y reimprenta en Lima: calle de Bravo. Año de 1812". Consta de 46 folios.— *Ibidem*.
5. GUILLEN, Julio, *Corso y Presas*.— T. I, p. 75. 16 de agosto de 1793.
6. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 46. 20 de marzo de 1808.
7. *Loc. cit.*, 29 de marzo de 1808.
8. *Loc. cit.*, 31 de marzo de 1808.
9. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Expedientes de Indias. Doc. N° 294, del 14 de abril de 1808.
10. *Loc. cit.*
11. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 46. 5 de abril de 1808.
12. *Loc. cit.*, 11 de abril de 1808.
13. *Loc. cit.*, 14 de abril de 1808
14. *Loc. cit.*, 13 de mayo de 1808.
15. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, pp. 19, 46.
16. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 147.
17. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 148. 15 de enero de 1811.
18. A.G.I. ... Correos 112. De Pedro de la Roza a Juan Facundo Caballero, Director General de la Real Renta de Correos. Lima, 8 de mayo de 1811.
19. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 72. 10 de setiembre de 1812.
20. *Ibidem*, p. 157. 14 de febrero de 1815.
21. *Ibidem*, p. 300. 9 de marzo de 1815.
22. *Ibidem*, p. 48. 28 de marzo de 1817.
23. *Ibidem*, T. II, p. 169. 8 de octubre de 1817.
24. TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. I, pp. 114-115.
25. *Ibidem*, T. II, Apéndice N° 2, p. 371. 10 de octubre de 1818.
26. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— p. 536.
27. *Ibidem*, p. 541.
28. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 82.
29. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 806.
30. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 59. 20 de diciembre de 1822.
31. HALL, Basilio... *El General San Martín en el Perú*.— Cap. III, p. 65.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

32. A.H.M.P. ... Año 1821. Carpeta N° 1, legajo N° 10-R. Doc. N° 6. 14 de noviembre.
33. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*.— T. I, p. 84, N° 127.
34. Sólo se exceptúa de estas normas la correspondencia de oficio dirigida a las autoridades constituidas, quienes pueden recibirla directamente.— *Ibidem*, pp. 209-210, N° 129, arts. 1, 2, 3.
35. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*.— T. I, p. 187.
Monteagudo le manifiesta a Cruz algunas normas sobre correo marítimo.— *Ibidem*, T. II, p. 222. Doc. N° 143, 28 de noviembre de 1821.

Capítulo XXVI

EL CONTRABANDO

El tema del contrabando tiene un múltiple valor en las postimerías del Virreinato. No es sólo el aspecto económico, no es sólo la seguridad del movimiento de las mercaderías, hay más profundidad en toda la cuestión íntimamente vinculada con la seguridad del Reino en momentos de tan grave emergencia.

AUTORIDADES ESPAÑOLAS

Guirior en 1778, le dice a Gálvez que vencerá el contrabando, como antes lo hace en Nueva Granada¹.

Hay un texto del visitador Areche de verdad ilustrativo, con conocimiento de la situación práctica, con sentido realista.

“El contrabando cuando no es reprimido ni castigado se hace un modo de adquirir general para todos, que pocos dejan de usarle mas o menos. Aquí hay muy pocos de estos habitantes, sin excluir orden alguno, que no comercien con Europa, u otras partes, y por la tierra: Con Europa trayendo sus memorias de efectos a título de ser para consumos propios, que juran solamente ser así por libertarse de pagar derechos, y con la tierra u otras partes ultramarinas para expender en unos y otros casos, después estas memorias. En todo este tráfico se procura, vuelvo a decir, o no pagar al Rey cosa alguna de lo que adeudan, o satisfacerle cuasi nada; y así repartido el comercio entre tantos como le hacen deja de ser útil a los que lo debía

ser, y el Erario es fuerza que sea pobre al extremo y Dios ofendido con los juramentos falsos"².

Este texto de Areche puede mostrar a manera de esquema la grave situación económica, social, política, y moral que representa el ámbito del contrabando o su práctica frecuente con el peligro de transformarlo en costumbre.

Don Francisco Gil de Taboada en sus siempre utilísimas "memorias", afirma que la apertura del tránsito por el Cabo de Hornos ocasiona una gran disminución "*...del crecido contrabando que se hacia quando se exercitaba el comercio en Panamá...*"; afirma, además, que siempre las precauciones y desvelos fueron inútiles "*...hasta que la navegacion directa exterminó los abusos con utilidad del Estado...*"³.

Igualmente, en época del Virrey O'Higgins hay presencia de contrabandistas en las costas del Pacífico. Este Virrey nos habla de las "correrías" de naves angloamericanas que intentan comerciar en forma ilícita, como es el caso de la *Pegasus*⁴. En 1801, en un informe presentado al Ministro de Hacienda, don Miguel Cayetano Soler, el Marqués de Osorno dice que se puede reducir la llegada a nuestras costas de navíos angloamericanos si se prohíbe a los cónsules hispanos, en aquellas tierras, otorgar pasaportes a buques mercantes para arribar a puertos americanos y así, bajo pretexto de aguada, reparar averías, etc., realizar los contrabandos⁵.

Una Real Orden del 8 de abril de 1805, en tiempo del Virrey Avilés, recoge pareceres del antiguo Virrey, Francisco Gil de Taboada. Luego del planteamiento más bien optimista, sobre la reducción del contrabando con el cambio principal de vías de comunicación, opina que la longitud de las costas desde Guayaquil hasta Chiloé, de más de mil leguas de extensión, hace muy difícil un competente resguardo; frente a este hecho propone el envío de cuatro bergantines de 14 a 18 cañones, dos para cubrir el Norte hasta Panamá, y dos el Sur hasta Chiloé.

Asimismo entiende que la mejor fuerza para impedir el aumento del contrabando es exigir a los intendentes de Trujillo, Lima y Arequipa, "*...la mayor energía para perseguir a los transgresores y capturarlos con auxilio de las milicias de la costa*". Las comandancias militares de Tacna para el Sur, de Lima para el Centro, y de Trujillo para el Norte, pueden mantener un estado de eficaz y discreta vigilancia. "*Pero sobretodo, era necesario castigar rigurosamente a los contraventores...*". Finalmente, en tiempo de guerra debe existir siempre una fragata en el Callao⁶.

No obstante las relativamente optimistas reflexiones que recoge el documento de 1805, el hecho del contrabando continúa entretejido con la penetración de los temas, de los hombres, de los libros, de la ideología y actitudes revolucionarios. El emba-

EL CONTRABANDO

jador de Su Majestad en Londres dice el 17 de diciembre de 1817 que se preparan expediciones en aquellos puertos rumbo a Chile, para la introducción de géneros de contrabando. Opina que una de las formas para refrenar dicho mal es "*...la adquisición de otras embarcaciones para llevar directamente los mismos géneros y neutralizar así aquellas expediciones...*".

En la época de Pezuela es el asunto del contrabando una de las grandes materias de disputa económica y política; y está, este tema, en la urdimbre misma de las inculpaciones contra el vencedor de Viluma que se plantean después de Aznapuquio, como causa del motín.

Es un hecho el contrabando en tiempo de Pezuela; es un hecho la significación económica y política del mismo. Gaspar Rico, curioso hombre polémico y contradictorio del tiempo de la Independencia, dice el 10 de febrero de 1819, que "*...ha visto veinte buques extranjeros recientemente llegados, los géneros que no han introducido clandestinamente los que tienen existentes y la feria privilegiada que hacen de ellos, no sólo por mayor sino también al menudeo*"⁸. Este texto tiene sólo un valor de muestra, de índice, del hecho reiterado de la acentuada pervivencia del contrabando.

Durante el gobierno de Pezuela es sin duda variadísimo el desarrollo del tema del comercio ilícito en el sentido más amplio de la expresión. El gobernador de Guayaquil habla de la presencia de una fragata rusa, y sobre el contrabando que ella realiza; igual al que se hace en los buques correos de Panamá. Frente a estas circunstancias Pezuela nombra una comisión integrada por el Comandante de Marina, el Fiscal de la Audiencia, un Ministro de Hacienda Pública, el Administrador de la Aduana, y el Prior del Consulado, para que analicen y estudien el caso. El resultado de dicha convocatoria es un conjunto de quince proposiciones que el Virrey aprueba y hace circular oportunamente.

*"...ningún buque procedente de Panamá pueda arribar á los puertos intermedios de este punto á Guayaquil, á menos que no sea en un caso de necesidad, como persecución de enemigos, corrupción de viveres ó averías, para cuya calificación los Tenientes Gobernadores formarán la correspondiente sumaria..."*⁹;

hay sanciones para el caso de fraude. Los buques que navegan de Panamá al Callao están sometidos a la misma prohibición anterior, y para casos urgentes y arribados deben acudir a los puertos de San Pedro o Pacasmayo, Huanchaco, Santa, Barranca y Chancay, bajo los cuidados que se expresa. Hay normas para los correos, para los buques que hiciesen resistencia

al salir de puerto, etc. Recomienda excitar a los particulares para armar en corso algunos buques, e impedir el contrabando "*...ya que la pobreza de la Real Hacienda no permite establecer guardacostas*"¹⁰.

El 30 de marzo la Junta de Tribunal del Consulado se dirige a Pezuela. Es un hecho, dice, la venta por extranjeros "*...en esta plaza...*" de sumas considerables de efectos, sin embargo, no aparecen sino 1,000 pesos bajo partida de registro, y es notorio que se ha extraído "*...en un solo buque inglés más de dos millones de pesos*"¹¹. La Junta opina que se debe crear una nueva autoridad "*...que vele sobre las ya establecidas...*" con autoridad y jurisdicción "*...subordinándole las antiguas, pues de otra manera sería un manantial de discordias y de competencia...*".

Es parecer de la Junta, igualmente, que todos los jefes políticos de la costa Norte y de la costa Sur no permitan la entrada de buques neutrales en los puertos y caletas de su comprensión y para el caso de avería o necesidad que tengan que remediar vengan al puerto del Callao "*...en donde debe fijar toda su atención esta nueva autoridad*"¹².

Es de verdad interesante por su energía y su dolor una carta de Pezuela al Real Tribunal del Consulado. Con angustia manifiesta su sorpresa y su pesar porque los comerciantes no usan el registro que se prepara en un buque extranjero para enviar sus caudales, y en cambio asumen medios ilícitos para el envío de sus bienes. Conviene citar algunos fragmentos de la comunicación sobre el tema:

*"Muy extraño es que hallándose este Gobierno superior decidido y en visperas de conceder un registro seguro por el que se extraigan los caudales detenidos en esta capital, una codicia vil por parte de aquellos mismos comerciantes que acaso son los primeros que se precian de buenos españoles y los más prontos á verter declamaciones insensatas contra la Administración pública, se aventure á usurpar al Estado unos derechos que tan legitimamente le corresponden..."*¹³.

Prosigue, con ironía:

"En vano sería inculcar en el espíritu de los contrabandistas las saludables máximas del patriotismo y amor nacional; mas sin embargo, pudiera conducir algo que VV.SS. hiciesen notorio entre toda la Corporación mercantil, que debiendo abrir registro muy próximamente una de las mismas fragatas extranjeras por no estar hábil la corbeta Sebastiana, único buque nacional de que podría disponerse en la actualidad, no tiene disculpa su arrojo en transportar clandestinamente sus caudales, y que por lo mismo debe obrar sobre ellos con más fuerza la respon-

sabilidad en que los constituye para con Dios, el Soberano y la Nación un delito contra las leyes más interesantes"¹⁴.

El Virrey en busca de recursos para detener el contrabando, le dice al Real Tribunal del Consulado de Lima que tal vez sería un medio que ellos mismos nombrasen a "*...dos ó más sujetos de acreditada actividad y hombría de bien que se encargasen de celar la perpetración de los indicados contrabandos sin trabas ni sujeción alguna en el desempeño de su comisión...*"; añade Pezuela que se pondría a sus órdenes cuanto auxilio pidiesen tanto por tierra como por mar¹⁵. En el mismo mes de mayo el Virrey manifiesta "*con el mayor disgusto...*" que por varias fuentes fidedignas tiene noticias "*...del escandaloso contrabando de plata...*" que se hace en el Callao; le informan que en una de las fragatas inglesas de guerra se embarca como un millón de pesos a pesar del esfuerzo del Teniente Administrador de la Aduanilla¹⁶.

Es tesis de Pezuela, ya manifestada antes, que el Consulado como órgano interesado —vital y directamente— en el comercio, intervenga de manera precisa, en la represión del contrabando "*...como representantes del cuerpo del comercio, que más que ninguna otra clase es interesado en extirparlas, adopten por su parte las medidas más oportunas al efecto*"¹⁷.

Insiste en la misma idea al afirmar:

*"Repito que por mi parte nada quedará por hacer para remediar un abuso que considero inherente al influjo de la situación actual; que estoy preparando para ello algunas medidas que considero eficaces, y que el vigor de la ley se hará sentir muy vivamente en el severo castigo de los culpados; pero necesito que me auxiliien V.S.S. por su parte con cuantos medios les sugiera su conocido celo y amor al bien del país á que pertenecemos"*¹⁸.

En comunicaciones del Virrey Pezuela al brigadier don Tomás Blanco Cabrera, 2 de mayo de 1820, dice: "*el escandaloso contrabando de plata que se está haciendo en el día en el Callao, ha llamado toda la atención y vigilancia de este Gobierno superior...*"¹⁹.

Pezuela indica asimismo,

"...que V. S. haga situar en una aproximación proporcionada á las fragatas de guerra inglesas, que son las que reciben el dinero, algunos botes de fuerza bien tripulados y mandados por sujetos de su total confianza; que no permitan acercarse á aquellas embarcaciones alguna sospechosa, principalmente de noche; que registren á todas escrupulosamente; y que, en una palabra, se encarguen de impedir el embarque de todo artículo á menos que vaya con las correspondientes licencias y formalidades; y que a las que

sorprendan con el siniestro objeto de contrabandear, las detengan y aprehendan sin misericordia...''²⁰.

Además, contempla Pezuela en su comunicación el beneficio que recibirá quien descubra algunas de estas ilícitas acciones²¹.

Luego se presenta un aspecto muy concreto. A propuesta del Tribunal del Consulado²², el Virrey Pezuela firma el 4 de mayo un decreto que

"...en fuerza de los interminables deseos que tiene esta Superioridad de contribuir... á la extirpación de los contrabandos que según noticias se repiten con una escandalosa frecuencia en el puerto del Callao, adhiriéndose á las intenciones del indicado Tribunal... se comisiona al señor Coronel y Comandante del batallón de Arequipa D. José Ramón Rodil para que con la fuerza de su mando que considere bastante se encargue de celar la perpetración de un crimen tan detestable y pernicioso al Estado y á la causa pública..."²³.

Se ordena a Rodil su inmediata presencia en el Callao, la vigilancia desde Lurín hasta Ancón, la ocupación de "las avenidas" que se consideren más fáciles para las extracciones o introducciones clandestinas y se le indica que su función debe completarse con las autoridades ordinarias de la Aduana²⁴.

En la Junta de Arbitrios se lamenta la escasez de fondos y el poco ingreso que viene de algún buque extranjero que llega accidentalmente al puerto no alcanzando "*...á cubrir las atenciones ordinarias del Gobierno, y mucho menos las extraordinarias y urgentes...*"²⁵. Pezuela en su "manifiesto" presenta algunas reflexiones sobre el tema del contrabando; dice que en mayo de 1820 ordena al Capitán de Puerto que todo buque extranjero fondee a "*...distancia, y sin comunicación...*" y se permita bajar a tierra solamente al capitán para presentarse al Virrey, escoltado por dos soldados "*...y que no le dejasen hablar con nadie*"²⁶. Al jefe del Apostadero de Marina previno que para "*...evitar el contrabando emplease algunas lanchas bien tripuladas y mandadas por sujetos de su total confianza, para que rondasen especialmente de noche...*" y se acercasen a las intermediaciones de cualquier embarcación extranjera²⁷.

Dice, asimismo, en su diario, que el contrabando es muy grande y que con unas lanchas cañoneras se tratará de evitarlo²⁸.

Es de verdad interesante el espíritu polémico con que se presenta la "refutación" al "manifiesto" de Pezuela, que recoge Valdés, y en la cual aparece el tema del contrabando como uno de los graves cargos contra el Vice-Soberano depuesto en Aznapuquio.

EL CONTRABANDO

La tesis es que las disposiciones tomadas por Pezuela son ineficaces. Hay un recuento de ellas: el encargo a diferentes juntas para que le propongan medios para evitar el fraude, la difusión de las medidas propuestas por las dichas juntas, la prevención al Comandante de Marina para que empleen lanchas para ronda y vigile cuidadosamente los buques extranjeros surtos en el Callao, el nombramiento de Rodil para la vigilancia de la zona de Lurín a Ancón. Se opina que todas estas medidas se adoptan tardíamente, que con ellas Pezuela sólo pretende disculparse.

Ya han salido o completado sus cargamentos "...los buques de que trataban estos avisos, y habían salido, por consiguiente, sin registro los dos millones de pesos que tanto llamaron la atención del público..." sin poder impedir así su marcha ilícita²⁹.

Igualmente, con cierta ironía, se comenta cómo una costa que de Guayaquil hasta Arica pasa de las 600 leguas se quiere controlar para los efectos del contrabando, con "...una disposición ilusoria..." que sólo atiende a las nueve millas, que van desde Ancón hasta Lurín³⁰.

CASOS DE CONTRABANDO

A manera de ejemplo demostrativo interesan algunas situaciones de contrabando.

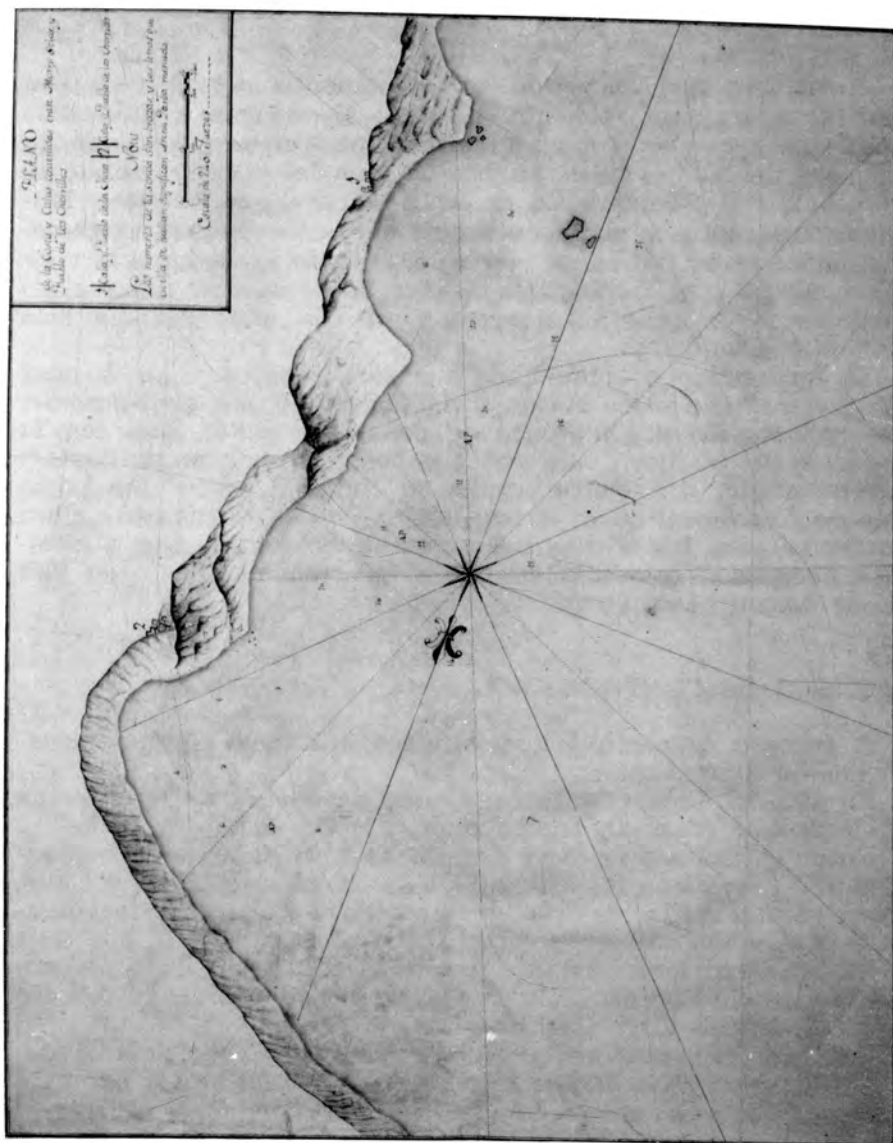
En 1805, el Comandante del Callao da cuenta de las fuerzas inglesas que efectúan contrabando por las costas de Chile³¹.

En un expediente de junio de 1805, se trata de evitar el contrabando que realizan los extranjeros en la costa del Perú y Chile, tema capital en la historia marítima del Perú, elemento vinculado con acción corsaria y directa labor ilícita³².

Es preocupación constante, como ya se afirma, la presencia de los buques foráneos. Lo dice expresamente el 25 de febrero de 1805, Miguel Cayetano Soler.

*"La frecuente navegación y entrada en los Puertos del Mar del Sur de buques extranjeros a pretexto de la pesca de ballena y de socorrer sus necesidades siendo ser principal objeto ocuparse como lo hacen con el comercio ilícito con perjuicio del nacional, han obligado a expedir las órdenes más estrechas para impedirlo sin que hasta ahora hayan producido el efecto deseado"*³³.

Dice más tarde, tal vez con algún desconocimiento directo de los hechos: "Creo que el contrabando aún no es grave en el Perú, aunque podría serlo de no castigarse a los trasgresores y escarmentarlos"³⁴. Para este efecto Soler maneja la fórmula, usual en el Virreinato, de la creación de defensas en contorno



"Plano de la Costa y Calas contenidas entre Morro Solar, y Pueblo de los Chorrillos. 1|Cala, y Pueblo de la China|2|Cala, y Pueblo de los Chorrillos". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.— Carpeta B.— N^o 5. "Manuscrita; lavado en gris y verde; orografía de perfil; rosa con lis; sondas; calidad del fondo; escala en tuestas". Del fichero de cartografía del Museo Naval.

EL CONTRABANDO

de tres grandes puntos que serían Trujillo, Lima y Tacna, a más de buques competentes e instalados en el Callao³⁵.

En 1806, hay confirmación de lo que se sostiene en el expediente en el cual opina Soler, es decir, que los balleneros con frecuencia cubren, del mismo modo, la función de contrabandistas³⁶.

José Pascual de Vivero en 1807, en un interesantísimo documento, habla del caso de los corsarios y de los buques norteamericanos contrabandistas.

*"Son muchos los de dicha clase y veleros que hacen sus incursiones en estas Costas: pareciendo que solo fragatas y corbetas veleras y de gruesa artillería podrían castigarlos y quedar este vasto mar y costas sobre que han de intentar sus contrabandos reuniendo sus fuerzas y aumentándolas a proporción de las nuestras"*³⁷.

Al año siguiente Vivero insiste en el mismo tema, se refiere a la fragata contrabandista de los Estados Unidos, de nombre *Drocmo*, Capitán David Woodad, "...de cuya venida e intenciones tenía aviso este Sr. Virrey..."³⁸. Piensa Vivero que esta es la embarcación que sirve de intermedio al corsario *Cantabrós* de Buenos Aires³⁹.

Guillén hace referencia a la fragata contrabandista americana de nombre *Gloria*⁴⁰.

Ante la gravedad del contrabando en 1809 se arman algunos barcos para la acción represiva. Uno es el *Vitor*, otro el bergantín *Flecha*, el cual captura una fragata americana que se vende en pública subasta. Más tarde en otra excursión el *Flecha* dominó a una fragata inglesa que realiza contrabando en el puerto de Cobija y su venta se calcula "...pasará de 200 mil pesos..."⁴¹.

En 1809 es palpable la inmediata visión del contrabando y de sus gravísimas consecuencias, se advierte más de cerca que de no evitarse, sería irrevocable la desolación y exterminio del tráfico nacional⁴².

Dentro del plan de acción contra los contrabandistas, es interesante el caso del bergantín *Alaves* que en 1810 sale del Callao "...para reconocer la costa de Coquimbo y corregir la carta de ella para conocer los surgideros que emplean los contrabandistas". Es el comandante, el Teniente de Fragata don José Villegas⁴³.

Vivero reconoce con angustia el riesgo del contrabando y advierte la sorpresa que se desprende de la presencia de todo buque con bandera extranjera. En 1811, manifiesta que el 19 de marzo llega a Chancay una goleta grande americana "...que dijo ser de la Pesca de Peletería a pretexto de necesitar refrescos..."⁴⁴. Luego refiérese al caso de un ballenero inglés que llega a Pacas-

mayo. "*Estaré a la mira por si vuelven notablemente Buques Extranjeros Contrabandistas, para las medidas que en las circunstancias puedan tomarse...*"⁴⁵.

Del mismo modo, menciona Vivero a la corbeta de guerra *Castor* que se halla armada y lista, así como a la lancha N° 3 que "*...se está aferrando en cobre para botarla al agua a principios del próximo*"⁴⁶.

Sobre las mismas líneas de los bûques extranjeros sospechosos, Abascal en su "memoria" habla de los pretextos para llegar a un puerto sin permiso y hacer, contrabando, son: falta de víveres, enfermedades, serias averías en el casco o aparejo⁴⁷.

Continúa en otro texto, sumamente realista, de acuerdo con la mentalidad de administrador eficaz que vive en el Virrey: afirma, que los contrabandistas se citan en determinados puntos de la costa y allí realizan todos sus contratos. Resulta imposible vigilarlos⁴⁸.

Un valiosísimo despacho, de Vivero, el 1° de mayo de 1816, atiende a todas las disposiciones, variadas y angustiosas, de su mando en el Apostadero. Habla de las defensas, se queja de la falta de marinería y maestranza, y dice que se proporcionan las arboladuras útiles, que tienen tres cañoneras aparejadas de balandros, "*...sin gente...*"; y alude a la presencia de contrabandistas en puertos Intermedios⁴⁹.

En 1817 mencionase el bergantín *Potrillo* en la persecución a un contrabandista⁵⁰. Sale el bergantín *Potrillo* rumbo a Paita al mando del Teniente de Navío don Ramón Bermúdez, por enfermedad de su Comandante don Simón Londoño⁵¹.

Pezuela manifiesta en su "diario", en nota del 22 de agosto de 1817, que regresa la corbeta mercante armada *Palafox*, con 100 hombres de tripulación, que salen del Callao pocos días antes para "*...apresar un contrabandista que no encontró*"⁵². En el mismo testimonio aparece mención, el 22 de octubre de 1817, a la llegada del bergantín angloamericano *El Cantón*; se sospecha en el primer momento que sea contrabandista; las lanchas lo obligan a fondear encontrándose "*...20 mil pesos en plata española, 200 fusiles nuevos, chuzos, pólvora, cartuchos de fusil, pistolas, sables, piedras de chispa y otros pertrechos*"⁵³. En el mismo 1817, el 5 de noviembre, se pone en libertad a la *Ydra*, después de encontrarle "*...muy cortas especies*"⁵⁴.

Pezuela en la nota del 17 de diciembre de 1817, comenta el caso de la fragata rusa *Cutusoff*. Dicha nave realiza contrabando en las inmediaciones de Guayaquil; llega asimismo al Callao⁵⁵.

NORMAS LEGALES

Es interesante considerar algunas de las disposiciones legales que tienen relación con el tema⁵⁶.

En 1791, se publica por bando el Real Decreto de Su Majestad que concede "*...indulto general a los delincuentes de contrabando, aunque hayan cometido homicidio, con tal que no haya sido premeditado, o alevoso, y que medie perdón de parte...*"⁵⁷.

Más tarde, el 5 de abril de 1795, una Real Orden determina que todas las multas "*...que se impusieren en causas de fraude, por aprehension de contrabando, se han de aplicar a la Real Hacienda...*"⁵⁸. En el mismo año, determinase que en las causas de contrabando y otras, la milicia de tierra y mar en tiempo de guerra goza del fuero; siempre que sea militar conocerá y sentenciará su jefe inmediato y las apelaciones se elevarán al Consejo de Hacienda. En causa de avería y contrabando deben conocer los tribunales consulares conforme a la Real Orden del 10 de agosto de 1756⁵⁹.

Los "resguardos aprehensores" de contrabando en barcos extranjeros reciben la parte correspondiente a la Real Hacienda⁶⁰.

En 1804 declárase que no se pague doble por los derechos que corresponden a los géneros de ilícito comercio⁶¹.

Uno de los asuntos confusos es quién "conoce" el tema del contrabando. Por Real Orden del 16 de julio de 1806 se dice que cuando los reos militares no tienen cómplices de otro fuero, en lugar del jefe inmediato que se menciona en la Real disposición de abril de 1795, atienden el tema "*...los Capitanes Generales, Gobernadores de las plazas o Comandantes de Armas del destino, segun los pueblos donde ocurran las aprehensiones...*"⁶².

Todas las presas de contrabando y sus cargamentos "*...que se hicieren en la mar del Sur por buques corsarios nacionales, se adjudiquen a los armadores, con inclusion de la parte del fisco, concedida a los verdaderos guarda-costas*"⁶³.

La gravedad del tema del contrabando está reflejada en una interesante Real Orden del 20 de enero de 1806, donde se dice que debe perseguirse de oficio a los contrabandistas "*...como a reos mas delinqüentes contra el bien publico y del estado*"⁶⁴.

Por el casamiento del señor Infante don Carlos, Su Majestad concede indulto en el cual están comprendidos los contrabandistas "insurgentes"⁶⁵.

La legislación sobre comisos es variada y de verdad casuística. Los comisos que no se hallan en apelación deben distribuirse inmediatamente que se sentencien⁶⁶. En los comisos limitados, que se abone su cuarta parte al resguardo que lo aprehenda "*...pero habiendole —vale decir un comiso importante—*

se le gratifique con la octava, sacandola del total liquido, antes de hacer la distribucion por quartas partes"⁶⁷. Del mismo año hay una más minuciosa disposición sobre comisos, del 22 de mayo, en la cual se analizan varios casos sobre la tramitación⁶⁸.

Se afirma en 1795, por Real Cédula del 19 de febrero, que el comiso aprehendido en embarcación española dentro del puerto "*...son de la clase de los de tierra, pues no constituyen las diversas clases de comisos, que distingue la moderna pauta, la diferencia de los resguardos, que los hacen, y si los parages en que lo ejecutan*"⁶⁹.

Se precisa una norma particular en la cual se ceden los comisos, que se hagan en embarcaciones extranjeras "*...que con pretexto de pesca navegan los mares de Indias...*", a beneficio de los mismos resguardos que los aprehendan, con la única disminución de los derechos reales⁷⁰.

Sobre el procedimiento de los comisos, las Juntas Superiores de Real Hacienda deben ver dichas causas en la apelación de los Intendentes o Virreyes, en los casos que éstos conocen en primera instancia⁷¹.

Una definición clara de lo que se entiende por comiso se recoge en una Real Orden de 1807, del reglamento del comercio libre del 12 de octubre de 1778. Se entiende sujeto a pena de comiso "*...quantos generos, y efectos vayan fuera de registro, aunque estén libres de toda contribucion...*"⁷².

EL CONTRABANDO EN LA EPOCA INDEPENDIENTE

Este tema que se separa del contrabando en el tiempo precursor, por razones de etapa histórica, está plenamente entretendido con el tiempo de las postrimerías del Virreinato y hay muchas cuestiones comunes.

NORMAS LEGALES

El 11 de agosto de 1821, a los pocos días del establecimiento del sistema protectoral, mándase que todo ciudadano que denuncie introducción o extracción clandestina de especies o dinero recibirá la mitad de su importe⁷³.

El ciudadano a quien se halle en ejercicio de contrabando pierde todos sus derechos inherentes a la ciudadanía⁷⁴.

Con el ánimo de obtener una mayor eficacia en la lucha contra el ingreso ilícito y para evitar desórdenes y desacuerdos contrarios al bien común, la aduana de la capital y del Callao por mar y tierra pasa a órdenes del Comandante General

EL CONTRABANDO

Teniente Coronel don José María Aguirre, quien tendrá a su cargo

*"...celar el contrabando desde que fondeen los buques, hasta que los efectos que conducen sean entregados en la aduana, disponiendo las rondas de mar y tierra que sean necesarias en el puerto del Callao y sus inmediaciones"*⁷⁵.

La persona que incurra en contrabando por un valor mayor de 100 pesos, luego del juicio competente, se somete a la pena de cinco años de presidio y a la confiscación de todos sus bienes a beneficio del Estado⁷⁶.

Igualmente, se castiga a los encubridores. *"Todo el que supiere que se ha hecho un contrabando y no lo delatare ó tuviese parte en él, incurrirá en la pena de expatriacion perpetua"*⁷⁷.

Por decreto del 29 de diciembre se establece que no se debe retener en casa plata en piña, ni oro en polvo, o tejos, que deben entregarse a la Casa de la Moneda.

Severísima es la sanción para los empleados de Hacienda que cometan fraude, incurran en *"...cohecho ó la mas leve infraccion de sus deberes..."*. Serán sometidos "irremisiblemente" a la pena de muerte⁷⁸.

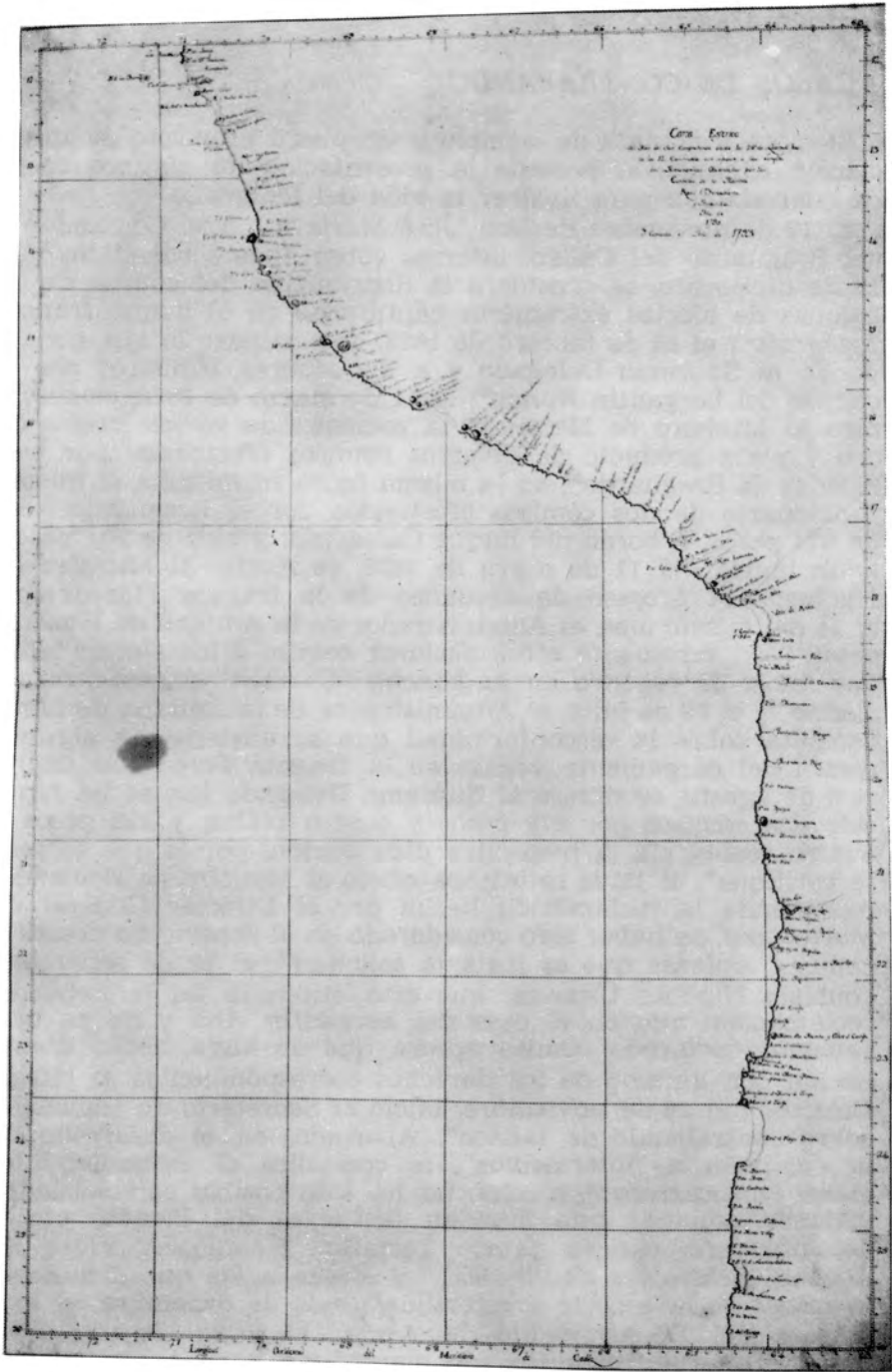
Hay disposiciones del tiempo de Bolívar que insisten con energía en la urgente represión del contrabando. Toda persona que delate especies importadas o exportadas clandestinamente, le serán adjudicadas en su totalidad cualquiera que sea el valor y la cantidad, y con la sola deducción de sus derechos correspondientes⁷⁹.

Igual principio se aplica al que captura especies o delata casos de contrabando⁸⁰.

También se reitera la pena de muerte al empleado de Aduana, de Resguardo, o de Capitanía del Puerto, o de cualquier otro destino de la Hacienda Pública, que tome parte en el fraude que se cometa contra ella, *"...bien sea interviniendo como principal, bien sea sabiendo el fraude y no delatandolo, quedará sujeto á la pena capital que se le aplicará irremisiblemente"*⁸¹.

Esta disposición se confirma en el artículo 13 del decreto del 24 de diciembre de 1825, y se reforma en el artículo 17 del 11 de agosto de 1826, que conmuta la pena capital por 10 años de destierro; y se modifica, en cuanto a empleados en Resguardo, por el artículo 44, del decreto del 4 de mayo de 1827, que reduce a expulsión del servicio, presidio y resarcimiento del daño⁸².

"Carta Esferica del Mar del Sur, comprehende desde la 26° de Latitud hasta los 12. Construida con sujecion a las Longitudes Astronomicas observadas por las Corbetas de la Marina Real Descubierta y Atrevida. Año de 1790. Y copiada el Año de 1793".
Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.—
Carpeta A.— N° 5 "Copia; orografia de normales; fondeaderos". Del fichero de cartografía del Museo Naval.



CASOS DE CONTRABANDO

Siempre a manera de ejemplo y sin pueril propósito de enunciación exhaustiva, procede la presentación de algunos casos de contrabando para ilustrar la vida del fenómeno.

El 17 de noviembre de 1821, José María Aguirre, Comandante del Resguardo del Callao, informa sobre abusos cometidos⁸³; el 12 de diciembre, se considera la distribución del comiso de 16 cajones de efectos extranjeros capturados en el buque francés *Telégrafo*⁸⁴; el 25 de febrero de 1822, determinase lo que corresponde al Supremo Delegado y a los señores Ministros por el comiso del bergantín *Nancy*⁸⁵; el 14 de marzo de 1822, se comunica al Ministro de Hacienda la remisión de varias sumas de oro y plata producto de diversos comisos efectuados por empleados de Resguardo⁸⁶; en la misma fecha se informa al mismo funcionario de dos comisos efectuados por el Resguardo, uno de 674 pesos, a bordo del buque *Caledonia*, y otro de 201 pesos, a un inglés⁸⁷; el 11 de mayo de 1822, se remite al Ministro de Hacienda el proceso de decomiso de la fragata *Macedonia*⁸⁸; el 14 del mismo mes, el Administrador de la Aduana de Huacho, envía "...el expediente sobre declarar comiso a los efectos venidos fuera de registro en la Lancha "Carmen" procedente del Callao"⁸⁹; el 28 de julio, el Administrador de la Aduana de Lima, consulta sobre la disconformidad que se advierte en algunas piezas del cargamento venido en la fragata *Porcupina* (sic)⁹⁰; el 5 de agosto, se reitera al Supremo Delegado que se ha remitido dos comisos por 679 pesos y cuatro reales, y 892 pesos y cuatro reales, sin la respectiva distribución, por lo que se pide se verifique⁹¹; el 10 de setiembre, oficio al Ministro de Hacienda, recomienda la reclamación hecha por el Director General de Marina por no haber sido considerado en el reparto de presas y comisos, opínase que es justa la solicitud⁹²; el 12 de setiembre, contesta Hipólito Unanue, que está enterado de la nota de reclamación, que en el caso del bergantín *Ana* y de su cargamento declarado comiso ignora que se haya hecho distribución con agravio de los derechos correspondientes al citado Director⁹³; el 26 de noviembre, oficio al Secretario de Hacienda, sobre contrabando de tabaco⁹⁴; Alvarado, en el desarrollo de la campaña a "intermedios", le comunica al Brigadier Mariano Portocarrero que como no ha sido posible establecer las diversas aduanas que mandan las leyes del Estado, no se desembarcará sin su previo permiso "...cualquier clase de efectos, incluso los de víveres..." y ofrece a los que denuncien la mitad de la especie sorprendida⁹⁵; el 9 de diciembre, el Presidente del Departamento de Arica, Mariano Portocarrero, prohíbe internar todo tipo de mercadería para evitar contra-

EL CONTRABANDO

bando⁹⁶; el 19 de diciembre, el mismo Alvarado le comunica a Portocarrero que recibe noticias del desembarco del bergantín *O'Higgins* de "...una partida crecida de arroz, de tabaco y sombreros sin conocimiento del capitán de puerto, y contraviniendo al bando que de mi orden mandó V. S. publicar"⁹⁷; el 30 de enero de 1823, hay referencia a un contrabando de pólvora⁹⁸; en febrero del mismo año, refiérese el caso de un contrabando de cacao por hombres del barco inglés *David*⁹⁹; el 9 de junio, Riva Agüero como Presidente de la República, recibe información de contrabando de dos cajones con plata piña conducidas por el comerciante americano Enrique Tracy¹⁰⁰; el 12 de junio, captúrase al bergantín *Vivora* (sic) con efectos de contrabando¹⁰¹; el 2 de marzo de 1824, José Baeza, Alférez de Fragata graduado, ofrece armar cuatro buques para perseguir contrabandistas e insurgentes¹⁰²; en enero de 1825, se sigue un expediente sobre el inglés Juan Smith por el contrabando de un cajón de medias decomisadas¹⁰³; en febrero, se verifica un contrabando de víveres para tropas enemigas, en el Callao¹⁰⁴; en abril, una representación del agente norteamericano Tudor, sobre la aplicación del decreto protectoral del 27 de diciembre de 1821 a dos contrabandistas de plata piña, Manuel Villar y el norteamericano Baldwin, Capitán de un velero¹⁰⁵; en el mismo mes, se esclarece el contrabando realizado en la fragata *Tagle*¹⁰⁶; en setiembre, Francisco Javier de Bois, cirujano de la fragata de guerra francesa *Maria Teresa*, conduce 200 pesos en plata fuerte sin tener la guía pertinente¹⁰⁷.

NOTAS AL CAPITULO

1. A.G.I. ... Audiencia de Lima, 639. Lima, 15 de abril de 1778.
2. *Ibidem*, Audiencia de Lima, 645 - B
3. GIL DE TABOADA, Francisco... *Memoria*.— Parte II, cap. VII, p. 106.
4. Fragata capturada el 2 de enero de 1801, "...en el surgidero de la isla occidental de Juan Fernández, por las fragatas "Bretaña" y "Castor", armadas en corso por este tribunal del Consulado..."— *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1º, pp. 155-156. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
5. *Ibidem*, pp. 120-121; 126-128.
6. A.H.M.H.C. ... Sección Colonial. Año 1805, p. 340.
En agosto de 1798 se aprueba un bando para evitar los contrabandos y tráfico ilícito.— GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*. T. I, p. 365.
7. A.G.I. ... Audiencia de Lima, 1551.
8. D.A.S.M. ... T. VII, pp. 133-134.
9. TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. II, Apéndice N° 2, p. 347.
10. *Ibidem*, pp. 347-348.
11. *Ibidem*, T. I, p. 117.— Oficio de la Junta a Pezuela, Lima 10 de abril de 1820.— (Firman: Manuel Pardo, Bartolomé María de Salamanca, Ignacio Mier, José Cabrero, Antonio Alvarez de Villar).
12. *Ibidem*, p. 118.
13. *Ibidem*, p. 116.— Carta del 2 de mayo de 1820.
14. *Loc. cit.*
15. *Loc. cit.*
16. *Ibidem*, T. II, Apéndice N° 2, pp. 348-349.
17. *Ibidem*, p. 349.
18. *Ibidem*, p. 350.
19. *Ibidem*, p. 351.
20. *Ibidem*, p. 352.
21. El 3 de mayo de 1820 Tomás Blanco Cabrera contesta la comunicación de Pezuela y dice que ya se han tomado las medidas de fuerzas que ordena.— *Loc. cit.*
22. Oficio del Tribunal del Consulado a Pezuela, 2 de mayo de 1820, firmado por F. Manuel de Gorvea, Antonio José de Sarraoa, Manuel de Barreda.— *Ibidem*, p. 353.
23. *Ibidem*, T. I, p. 119.
24. *Loc. cit.* Sobre el mismo tema, *Ibidem*, T. II, Apéndice N° 2, pp. 353-354.
La Junta de Arbitrios cuenta sólo con 400,000 pesos fruto de los derechos de los cuatro buques extranjeros: *Palas, Telégrafo, Luisa y Nigtingale* y "...los del registro de caudales para la Península próximo á abrirse en bandera neutral".— *Ibidem*, T. I, p. 121.
Oficio de la Junta Permanente de Arbitrios a Pezuela, 6 de mayo de 1820: "En tan triste situación propuso á V. E. esta Junta el beneficio de algunos permisos mercantiles á españoles, con el doble objeto de auxiliar al Gobierno y surtir la plaza y el apostadero de varios renglones que se pueden llamar de primera necesidad".— *Loc. cit.*
25. *Ibidem*, p. 122.
26. *Ibidem*, T. II, Apéndice N° 2, p. 270.
27. *Ibidem*, p. 269.
28. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— p. 705.
29. TORATA, Conde de... *Op. cit.*, T. II, p. 94.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

30. *Loc. cit.*
31. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 305.
32. *Loc. cit.*
En julio del mismo año se insiste en el tema de la presencia de contrabandistas.— *Ibidem*, p. 291.
33. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1833, 2 de octubre de 1805, Anexo 1.
34. *Ibidem*, Anexo 2.
35. En este caso de la opinión de Soler, como en otras de la época, está presente el hecho de la guerra con Inglaterra. Para 1806 adviértese la presencia de contrabandistas ingleses en Guayaquil y Chile.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, p. 315.
36. GUILLEN, Julio... *Curso y Presas*.— T. I, p. 371.
La fragata inglesa *Cornwallis*, se menciona en setiembre de 1807 como buque contrabandista y vinculado asimismo con acciones corsarias — GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 303.
37. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1905, 13 de octubre de 1807.
38. *Ibidem*, Doc. N° 1865, 3 de abril de 1809, Anexo N° 1.
39. Asimismo menciona al bergantín norteamericano el *Pez*, con su Capitán Grad-Dimier que ha estado en Quilca — *Loc. cit.*
40. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*— T. I, p. 293.
En 1809 vuélvese a tener referencia de la fragata inglesa *Cornwallis* de la cual ya hay noticia en 1807.— *Ibidem*, p. 316.
41. *A.G.I.* ... Audiencia de Lima, 1549. Lima, marzo de 1809.
42. *Loc. cit.*
Se conoce que las fragatas inglesas *Warne* y *Vultur*, actúan como contrabandistas, mayo de 1809.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 316.
43. *Ibidem*, p. 317.
En BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Doc. N° 1998, del 27 de julio de 1810: aparte de la sumilla no se encuentra en el archivo expediente correspondiente.
En 1810 se menciona el caso de la goleta *San Ignacio* que realiza "...*presa de efectos*..." en Guayaquil — A.H.M.H.C. ... Sección Colonial. Año 1810, p. 545. 17 de diciembre.
44. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección de Expedientes de Indias, Doc. N° 1871, del 5 de octubre de 1811.
45. *Loc. cit.*
46. *Loc. cit.*
47. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 407.
48. *Ibidem*, pp. 407-408.
En 1815 reitérase información de siempre: existencias de contrabandistas.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 296 y 85.
El Virrey del Perú, el 31 de julio de 1816, acompaña testimonio del expediente sobre el apresamiento del pailebot contrabandista *Mercedes*, por el corsario *Santa Teresa*.— TORRES LANZAS, Pedro... *Independencia de América*.— T. IV, p. 204.
49. BAZAN, Alvaro de... *Op. cit.*, Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 2049, del 27 de noviembre de 1816.
50. *Ibidem*, Doc. N° 2056, del 9 de mayo de 1817.
51. *Loc. cit.*
Es muy interesante la comunicación de Vivero en la cual alude a todas las dificultades que tiene que afrontar para la salida del *Potrillo* y las minuciosas instrucciones que le asignan; hay asimismo elogio al múltiple empeño realizado.
52. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 160.
53. *Ibidem*, p. 173.
54. *Ibidem*, p. 178.

NOTAS AL CAPITULO

55. *Ibidem*, p. 199.
Ver, también, *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 2º, pp. 17-18. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
Pezueta, en su "diario", menciona en enero de 1818 al bergantín contrabandista *Queche*, por la costa de Arequipa.— *Ibidem*, pp. 218-219.
El bergantín *Queche* está "...armado con cuatro cañones de a 18 y 16 de varios calibres, con 50 hombres de tripulación..."— *Ibidem*, p. 226.
En 1818 la fragata *Tagle* detiene la ballenera inglesa *Hydra*, por realizar contrabando en Tumbes.— GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 165.
Sólo se consideran, como antes se dice, algunos textos a manera de muestra o indicio en la múltiple casuística del contrabando.
56. Se sigue en la numeración de los textos el orden cronológico de los mismos.
57. MATRAYA, Juan José... *Op. cit.*, T. I, p. 420. Real Orden del 23 de marzo de 1791. En 9 incisos se establecen los requisitos para aplicación de esta norma.
58. *Ibidem*, pp. 439-440.
59. *Ibidem*, p. 440. Real Orden del 29 de abril de 1795.
60. *Ibidem*, p. 443. Real Orden del 20 de setiembre de 1795.
61. *Ibidem*, p. 492. Real Cédula del 5 de julio de 1804.
El 15 de octubre de 1804 se promulga una Real Orden sobre el conocimiento de causas de contrabando. Acláranse las disposiciones de la Real Orden del 29 de abril de 1795. Y afirma que lo dicho debe atenderse sólo en la parte que corresponde a la declaración del comiso "...pero no de modo alguno, para imponer penas, cuya aplicacion pertenece a los Xefes, y Tribunales Militares..."— *Ibidem*, p. 495.
62. *Ibidem*, p. 505. Real Orden del 16 de junio de 1806.
Al 21 de julio de 1806 corresponde una Real Orden sobre el destino de la pena de derechos dobles.— *Ibidem*, p. 506.
63. *Ibidem*, p. 503. Real Orden del 30 de marzo de 1806.
64. *Ibidem*, p. 502.
65. *Ibidem*, p. 534. Real Cédula del 24 de enero de 1817.
66. *Ibidem*, p. 415. Real Orden del 7 de julio de 1790.
67. *Ibidem*, p. 420. Real Orden del 11 de marzo de 1791.
68. *Ibidem*, p. 421. Real Cédula del 22 de mayo de 1791.
Sobre el mismo tema, Real Cédula del 20 de octubre de 1792.
Ibidem, p. 428.
69. *Ibidem*, p. 439. Real Cédula del 19 de febrero de 1795.
70. *Ibidem*, p. 443. Real Orden del 25 de agosto de 1795.
71. *Ibidem*, p. 472. Real Cédula del 25 de diciembre de 1800.
72. *Ibidem*, p. 514. Real Orden del 20 de diciembre de 1807.
Algunas referencias más: del 8 de abril de 1808: "Sobre la práctica de los enemigos en aguas del Perú en punto a presas".— GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 100.
De 1813, hay una "Razón de los Comisos verificados en la tenencia Administración de la Aduanilla del Callao..."— A.G.I. ... Lima, 746.
Ver asimismo, GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 292.
73. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*.— T. I, p. 15, N° 21. *Gaceta del Gobierno*, del 15 de agosto de 1821, N° 11.
74. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 38, N° 68, Sección Segunda, art. 6º.
75. *Ibidem*, p. 58, N° 85. Decreto del 20 de octubre de 1821.
76. *Ibidem*, pp. 98-99, N° 144, art. 1º. Decreto del 27 de diciembre de 1821.
77. *Ibidem*, N° 144, art. 2º.
78. GACETA DEL GOBIERNO, del 29 de diciembre de 1821, N° 50.
79. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 20, N° 17, art. 1º. Decreto dado en Trujillo, 18 de marzo de 1824.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

80. *Ibidem*, art. 2°.
81. *Ibidem*, p. 21, N° 17, art. 3°.
82. *Ibidem*, p. 21.
Los decretos del 28 de diciembre de 1825, 4 de mayo de 1827, 6 de junio de 1826 y del 4 de junio de 1826, tienen que hacer con el tema del encubrimiento del contrabando.
83. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 73.
84. *Ibidem*, p. 7.
85. *Ibidem*, Año 1822, p. 89.
86. *Ibidem*, p. 123.
87. *Ibidem*, p. 228.
88. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, Legajo 24-M. Doc. N° 36.
89. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 253.
90. *Ibidem*, p. 254.
91. *Ibidem*, p. 168.
92. *Ibidem*, p. 152.
93. A. H. M. P. ... Año 1822. Carpeta N° 3, legajo 36-U. Doc. N° 50.
94. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana Año 1822, p. 208.
95. D. A. S. M. ... T. VIII, p. 112.
96. *Loc. cit.*
97. *Ibidem*, p. 116.
98. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 29.
99. Public Record Office. A. D. M. 1/27. Londres.
100. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 168.
101. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*.— T. I, p. 187.
102. GUILLEN, Julio... *Corso y Presas*.— T. I, p. 36.
103. A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 394.
104. *Ibidem*, p. 345.
105. *Ibidem*, p. 267.
106. *Ibidem*, p. 401.
107. *Ibidem*, p. 293.
Ver *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. I, pp. 485-486; 488-491; 494. Edición y prólogo del Capitán de Navío A. P. Julio J. Elías.
Ver, igualmente, D. A. S. M. ... T. XII, pp. 510-511.
Melo se refiere a la captura del bergantín *Nanci*.— MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*.— T. I, tercera parte, p. 161.
El 10 de octubre de 1821, se tramitan dos oficios al Ministerio de Hacienda sobre comisos hechos por el Resguardo.— A. H. M. H. C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 65.
El 24 de abril de 1823 se sigue el expediente promovido por la Comandancia de Resguardo del Callao sobre medidas oportunas para evitar el contrabando.— *Ibidem*, Año 1823, p. 198.
Sin fecha se consignan expedientes de remate público del cargamento del bergantín *Macedonia* ordenado por el Juez de la Comisión de Secuestros — *Ibidem*, Año 1822, p. 255.

*"View of the Fortress of Callao and City
of Lima, Peru".*

"La acuarela muestra el puerto del Callao, con las fortificaciones de la plaza al extremo derecho, y el perfil de la ciudad de Lima, al fondo.

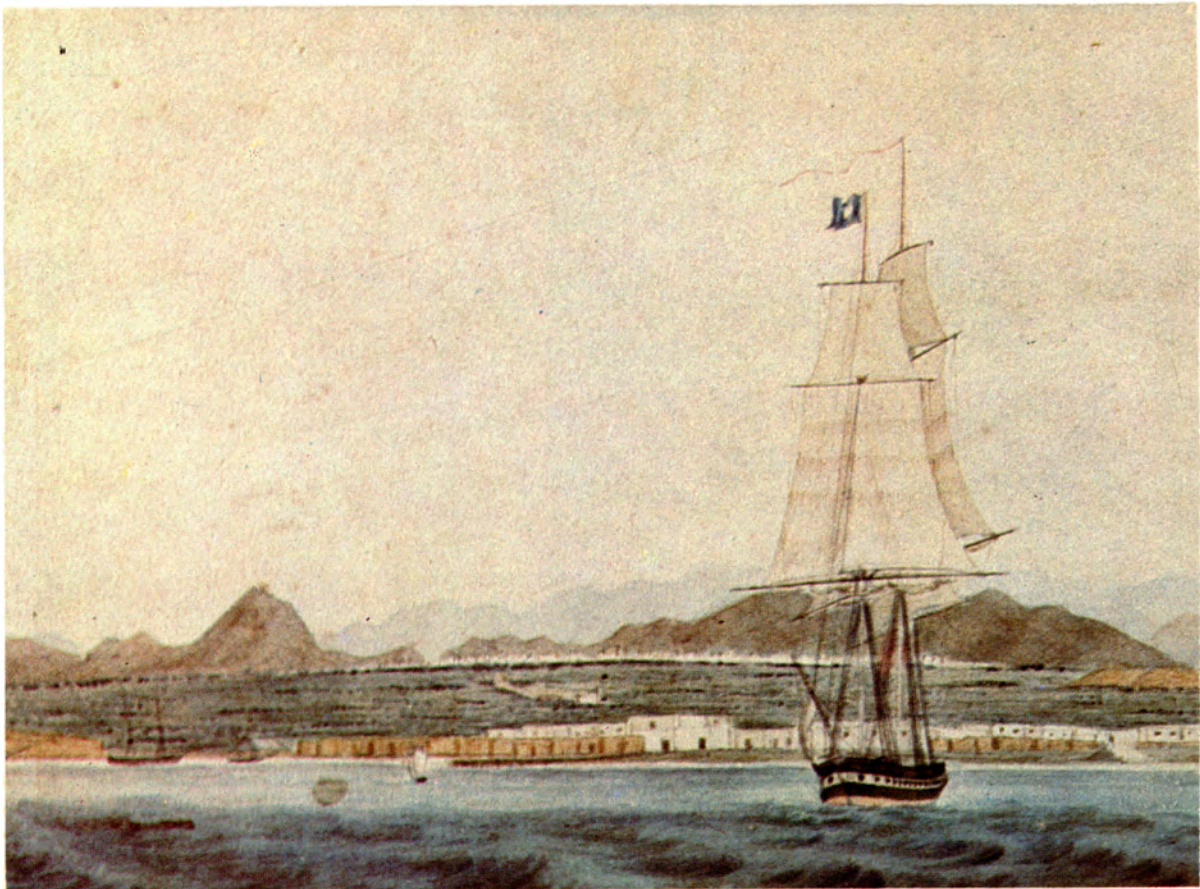
La Cordillera de los Andes sirve de marco al conjunto. Hacia la izquierda, en la carretera que une al Callao con Lima, se alcanza a ver la Iglesia de Nuestra Señora de la Legua.

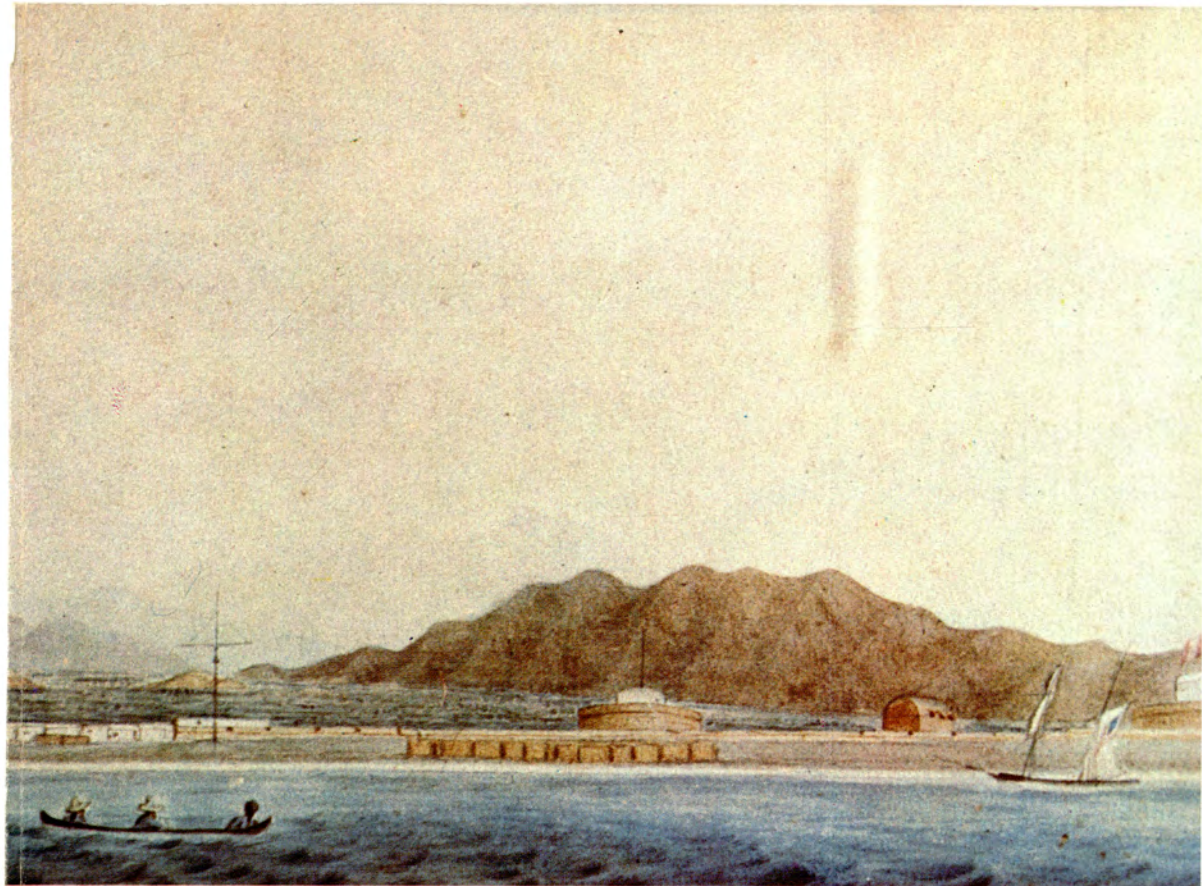
En el primer plano, la fragata H.M.S. "Tartar", de la Estación Naval del Pacífico, cuya presencia en puertos peruanos se menciona en la correspondencia publicada por Manning (W.R. Manning, "Correspondencia diplomática de los Estados Unidos concerniente a la independencia de las naciones Latino Americanas") y por Webster (C.K. Webster,

"Gran Bretaña y la independencia de la América Latina"). Es interesante anotar que en la torre del "Castillo de la Independencia" (Real Felipe) ondea el pabellón peruano con las franjas verticales que estableció el Decreto del Supremo Delegado Torre Tagle, de 31 de mayo de 1822. En consecuencia, el autor, cuya firma aparece en el extremo inferior derecho,

"Henry James, Mate, fecit", realizó esta obra entre dicha fecha y el 4 de febrero de 1824, día del motín del Sargento Moyano que culminó con la entrega de los fuertes del Callao a los realistas". Acuarela de la Colección Juan Miguel Bákula. Igualmente, es suyo el texto anterior.

(Foto: Manuel Romero).





"Plano general del Reyno del Perú en la America Meridional que comprehende desde la Equinocial hasta 26 1/2 grados de Latitud S. y desde 61 hasta 75 1/2 grados de Longitud occidental del Meridiano de Cadiz. Hecho de Orden del Exmo. S.or Virrey B.o Fr. D.n Fran.co Gil y Lemos. Por D.n Andres Baleato, Año de 1796".

Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXIV.—
Carpeta A.— N° 1 *"Sin firma; lavado en naranja, verde, amarillo y azul; orografía en gris, clave toponimica y de signos; toponimia en negro y rojo; rosa con lis..."*.

Del fichero de cartografía del Museo Naval.
Es necesario advertir que en este mapa de Baleato no se consigna a Maynas dentro de la jurisdicción del Perú, provincia que se reintegra a nuestra soberanía por la Real Cédula de 1802 que reincorporó al ámbito peruano el territorio nuestro segregado cuando se creó el Virreinato de Santa Fé.

(Foto: Luis Dorado, Madrid).

El texto de la leyenda que aparece en este mapa se consigna en la nota final del capítulo XXXIII.

Capítulo XXVII

COMERCIO MARÍTIMO

El comercio, con todos sus múltiples ángulos es siempre uno de los temas fundamentales en el estudio de nuestra etapa emancipadora; pero si éste es importante, el comercio marítimo constituye elemento de unión, no sólo entre la Metrópoli y la colonia, sino entre los Virreinos, y entre sus diversas ciudades.

La especial configuración del suelo americano, hace que la comunicación marítima, y con ella el comercio marítimo, adquieran importancia tanto por su seguridad, como por su menor costo para trasladar y negociar todo tipo de mercancías. Bastaría superficial mirada a las memorias de los virreyes para probar que la suerte de la relación entre España y América se encuentra, en buena parte, en el mar y en su actividad comercial.

La teoría económica que más favorece al desarrollo del comercio marítimo, es el mercantilismo. Ante ese deseo imperante de tener el "metal precioso atesorado", o de poseer una balanza comercial favorable, se incrementa la flota para trasladar el mineral o los productos para el comercio.

Es natural, que en una época en la que impera el mercantilismo, los patriotas guiados por una corriente liberal, pongan especial empeño en atacar toda disposición que restrinja la libertad de comercio; nuestros precursores ven en el comercio un aspecto de la libertad del hombre, y quien más o quien menos, funda esperanzas en su vigencia.

El solo nombre de "Mercurio Peruano", dedicado al "dios" del comercio, nos indica la importancia que la "Sociedad" con-



Numero. 909 -

En virtud de este Libramiento, los Ministros de Real Hacienda de las Caxas de Lima -- pagaron á un Tio de la fecha de su aceptación á D. Agustín Caldera -- -- ó al tenedor que lo presente con legitimo endoso, ó recibiran en pago de qualquier credito activo de la Real Hacienda, sin exceptuar alguno por privilegiado que sea, la Cantidad de Quinientos pesos fuertes en plata doble de cordonillo, con que ha contribuido al empréstito patriótico, con mas veinte y cinco pesos de la misma moneda por razon del interes de cinco por ciento prometido, señalándose á mayor abundamiento por poteca especial de este pago los fondos y rendimientos de la Casa general de Censos, que queda reunida al Erario para este unico objeto.

Lima veinte y tres de Agosto de mil ochocientos quince.

El Marq. de la Concordia &

Don Juan Bonet

500

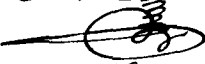
Tomore Vazon esta cantidad de 500 pesos fuertes en plata
del Comandante de Lima y Octavo 7/8 16 -

Francisco

Tomore Vazon que pagaron los Señores Comand. de N. H. al
al Comandante de Lima y Sep. 1.º de 1817.

Agustín Caldera
Francisco

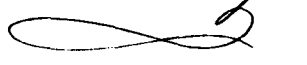
Forme raxon y se pagaron en raxion al 6%. Comod. en la
Plaza del Consulado de Lima y Dize 12 de 1815.

Indicacion
Fuente de




Queda tomada raxon y pag. los raxion de dos años comp. una pta. con
tas. del Cons. de Lima y Dize 15 de 1820

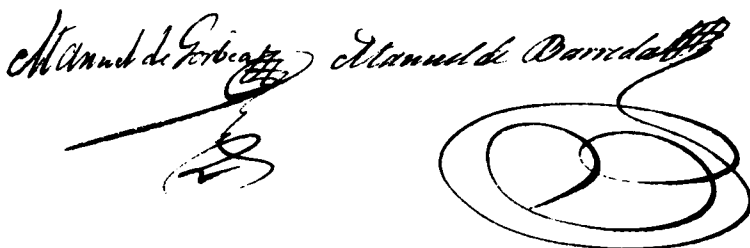
Sobremesa


de


Documentos del tiempo de Abascal y de
Pezuela que muestran las contribuciones y
cupos para el sostenimiento de la guerra.
Archivo del autor.

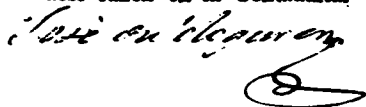
Acreditando la certificacion dada por los SS. Ministros principales de Ejército y Real Hacienda en la época haver exivido el Señor Coronel Don Don José de Chaves en las Reales Caxas de esta Capital la cantidad de un mil doscientos pesos — que en la distribucion de cupos de doscientos quarenta mil pesos para coleccionar el empréstito de quatrocientos mil con que se ha de auxiliar al Real Erario en las actuales críticas circunstancias, le han fixado los Señores comisionados por esta Superioridad. Queda obligado este Real Tribunal à debolverse la, y en el interin pagarle el interes de seis p^{os} al año con los productos de la amortizacion de obras pias, y de la venta de las fincas de Temporalidades; segun lo resuelto en la Junta extraordinaria presidida por el Excmo. Señor Virrey en 20 de Julio del presente año de 1820; y para la mayor seguridad del pago de dicho principal, é intereses, y en último subsidio, queda el Tribunal constituido à verificarlo con los rendimientos de todos los ramos de arbitrios que administra, los que en Superior oficio de 27. del propio Julio ofreció S. E. del modo mas solemne y valedero que de ningun modo, ni por la mas estrecha urgencia los tocará ni variará sus destinos, mientras no esten cubiertos los obgetos á que se hallan aplicados; y que así estos, como los de la enagenacion de las fincas de Temporalidades, y obras pias, se depositarán en Arcas de este Consulado. Lima y Ag^o 29 de 1820.

Manuel de Gorbicatz *Manuel de Barral*



Tomose razon en la Contaduría.

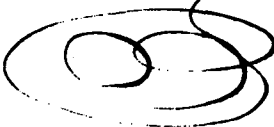

Jose en el Capitan



ARMAMENTO


Siendo constante que el Sr. D. Coronel *J. J. S. S. S.* ha entregado en la tesorería de este Tribunal del Consulado *un mil quinientos* *1250* — que se le señalaron en el cupo de los ciento sesenta mil pesos que nuevamente ha de dar este comercio, para ocurrir á la defensa de esta ciudad, por la invasión hecha por los enemigos en el puerto de Pisco. Queda obligado este Tribunal á devolversela, y en el ínterin pagarle el interes de 6 p.º al año, desde el día en que ha hecho los enteros, como se manifiesta en la nota marginal, con los productos de la amortizacion de obras pias, y de la venta de las fincas de temporalidades, como se expone en los villetes de las dos mesadas anteriores, segun el superior oficio de 11 de Septiembre de 1820, y Junta general de comercio celebrada en 13 del mismo. Lima y *Oct 1.* de 1820.

Manuel de S. S. S. *Antonic Torre de S. S. S.* *Manuel de P. S. S.*



Tomée razon en la Contaduría


Jos. Calleguas



**CONTRIBUCION PARA LA GUERRA
POR EL CONSULADO.**

El Sr. Coronel D. Lorenzo Chaves
ha exvido en la tesorería de este Tribunal del Consulado *la c/*
recaudación y consiguientemente que se le
asignaron de cupo en los ciento sesenta mil pesos ofrecidos al
Excmo. Sr. virrey, en acta celebrada en 15 de Febrero de 1821,
por la junta general de comercio, y aprobada por el superior
Gobierno, exceptuando ó rebajando á esta corporacion de la
contribucion de guerra, y quedando los fondos de esta recauda-
cion, obligados á la redencion de estos capitales y pago de 6p³/₄
de intereses; y por último subsidio, este Tribunal, con todos ó
cualesquiera de los fondos que administra, segun se lo permi-
tan sus ingresos, conforme queda estendido en la citada acta.
Lima y Junio 2 de 1821

M. de la Cruz *Antonio José de Casanova* *Manuel de*
Barreda



Tomóse razon en la contaduría.

José del Olguera



cede a este tema. Si bien es cierto que los hombres del Mercurio, aceptan y alaban la soltura del comercio por la ruta de Cabo de Hornos y ciertas libertades —no obstante la opinión de los comerciantes limeños— apuntan a que es aún muy defectuoso.

“El Comercio del Perú ha tomado un incremento considerable desde que, con la venida de los Navios Mercantes de España por el Cabo de Hornos, y con el permiso del Comercio libre, se ha emancipado de la opresion baxo la cual gemia en el tiempo de los Galeones, y de las Ferias de Portobelo y Panamá”’.

Quienes escriben en el Mercurio, anhelan el progreso, y para decirlo con sus mismas palabras, desean “hacer la felicidad” del país. Lamentan las limitaciones de las cartas hidrográficas que se consultan, y la ausencia de últimos elementos técnicos al servicio de las rutas marítimas; expresan que el cabotaje menor, se ve entorpecido por la necesidad de navegar en forma oblicua, y no paralela a la costa, por la imperante neblina que retarda toda comunicación.

La apertura de la vía del Cabo de Hornos, significa la presencia en el Perú de barcos de mayor importancia, pero también la desaparición de muchas pequeñas embarcaciones y de modestos comerciantes, que se dedican al cabotaje menor, pues como dice el Mercurio, hasta los años de 1780-82: “...era un principio de riqueza para una casa de comercio el tener un navio propio...”². Pero llegados los grandes barcos, éstos sustituyen a los pequeños consiguiendo abaratar los fletes’.

El planteamiento de los liberales de fines del XVIII, y las necesidades económicas del Perú, son bastante claros. Teniendo el país una extensión muy amplia, malas vías de comunicación, desoladores panoramas por la aridez de la costa, por las inmensas masas rocosas de la sierra, y por lo ignorado de la selva, la salvación está en la minería y el comercio, que pueden proporcionar la deseada balanza comercial favorable que haga posible la importación de lo necesario.

Para el más destacado escritor del Mercurio, Baquíjano y Carrillo, el éxito se reduce a dominar perfectamente y en todo su significado, dos nociones: importación y exportación. Bastan éstas para hacer un acertado diagnóstico de la situación financiera de un país. En su “Disertación Histórica y Política sobre el Comercio del Perú”⁴ plantea, con cariño por todo lo que significa defender lo peruano, su preocupación por la necesidad de importar de lejanos territorios beneficiando a ajenos intereses, su inquietud por solucionar un comercio visiblemente defectuoso. Para este país que desea progresar

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

plantea soluciones que dentro del liberalismo fidelista, considera el comercio marítimo como uno de los aspectos fundamentales.

El más importante renglón de importaciones está dado por el trigo que al ingresar al país, mueve considerablemente la balanza comercial. El Perú durante el siglo XVII es exportador de trigo, pero las plagas, los malos cultivos y el terremoto de fines de siglo, motivan un nuevo panorama en el campo agrícola. El fenómeno geológico es de tal magnitud que hasta la configuración del paisaje es nueva en muchos casos, algunos ríos varían en su curso, las acequias trabajadas por la mano del hombre desaparecen en algunas circunstancias. Aparece la sequía, campos antes cultivados son invadidos por las cercanas arenas y la costa peruana se presenta aún más árida. El efecto no se hace esperar, a fines del XVII el precio del trigo llega a 30 pesos la fanega "...calamidad pública";⁵ es indispensable la importación. Resultan favorecidos, los agricultores chilenos, algunos comerciantes, y los armadores peruanos que se benefician con los fletes. Ante esta situación, Baquijano ve la esperanza en la minería, que favorece un gran volumen de comercio y todo tipo de intercambio, para el que se necesita una adecuada flota naviera:

*"Las (Provincias) del Perú han de buscar las riquezas en el seno, y no en la superficie de sus tierras. Todas las que puede producir el Reyno mineral se hallan en abundancia en su distrito..."*⁶.

*"La Plata como metal tiene un valor intrínseco, y efectivo: las Naciones que la poseen, deben cuidar de su aumento; del mismo modo que las Agrícolas, del cultivo de sus granos. Ella no alimenta, ni viste, pues si por un extraordinario prodigio cesase toda comunicación, y comercio, el País que solo abundase en oro, y plata, sufriría las estrecheces de la miseria y necesidad; pero como por el orden natural, y establecido, las comodidades la siguen y acompañan, siempre sus dueños y poseedores disfrutarán de las ventajas que proporciona su fomento..."*⁷.

EVOLUCION DEL COMERCIO DURANTE LA COLONIA

La ciudad de Lima según el censo del Virrey Gil de Taboada cuenta con 393 comerciantes debidamente registrados.

Como antecedente del reglamento de libre comercio se presenta el Real Decreto de 1765, ambos ya en el campo del libe

ralismo económico que propugnan algunos de los consejeros de Carlos III, alabado por la mayoría de nuestros precursores, y no entendido por todas las autoridades españolas que prefieren el antiguo sistema de comercio marítimo de galeones que viajan en conserva. Todas estas reformas que son claras respuestas y síntomas de nueva mentalidad al enfocar los problemas americanos, ofrecen un cambio económico en el comercio peruano. La anulación de la vía de Portobelo reemplazada por la del Cabo de Hornos produce aumento de mercancías en nuestro medio, ya que con más facilidades se improvisan muchos comerciantes presentándose en más de una oportunidad, al decir de Baquíjano, la "quemada" de mercancías por parte de armadores peruanos.

El decaimiento durante el siglo XVIII de algunas facetas de la agricultura y la industria es muy notorio, y así lo reconoce el reglamento para el comercio libre de 1778.

*"Y considerando Yo, que solo un Comercio libre y protegido entre Españoles Europeos y Americanos, puede restablecer en mis Dominios la Agricultura, la Industria, y la Poblacion á su antiguo vigor..."*⁸.

Es indudable, que con las medidas adoptadas se vitaliza —es posible que aparentemente— la actividad comercial americana. Pasa ya la época del monopolio de determinados puertos, Sevilla y Cádiz rivalizan en su deseo de tener mayor movimiento. Pero no sólo estos puertos están disponibles, se habilitan en la Península, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón y Coruña, y en las islas de Mallorca y Canarias, los de Palma, y Santa Cruz de Tenerife.

Mayor importancia aún reviste la incorporación de los nuevos puertos americanos, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, y Monte-Christi en la isla Española; Santiago de Cuba, Trinidad, Batabano y La Habana en la isla de Cuba; Margarita y Trinidad, Campeche en la Provincia de Yucatán; el Golfo de Santo Tomás de Castilla y el Puerto Omoa en Guatemala; Cartagena, Santa Marta, Río de la Hacha, Portobelo, y Chagre en Santa Fe; Montevideo y Buenos Aires en el Río de la Plata; Valparaíso y Concepción en el Reino de Chile; y los de Arica, Callao y Guayaquil, en el Perú.

El reglamento igualmente legisla sobre tributación, y elimina toda contribución de derechos y arbitrios a la salida de España y del Almojarifazgo, a la entrada en América, de las manufacturas que enumera y que sean *"...indubitablemente de las Fabricas de la Peninsula, y de las Islas de Mallorca y Canarias..."*⁹.

Algunos de los frutos de América, son igualmente liberados de contribución a la entrada a España, entre otros el algodón, con pepita, sin ella, o hilado, el cáñamo, carnes y pescados salados, lanas de alpaca, vicuña, guanaco, que encuentran buen mercado en la Península y no ofrecen competencia al productor español¹⁰.

Si bien es cierto que la libertad de comercio, significa un notable avance en la historia de las libertades concedidas al Nuevo Mundo, no es menos válido que perjudica a muchos comerciantes e intereses de determinados armadores. Las libertades de tráfico en los nuevos puertos, la ruta del Cabo de Hornos, determinan, según algunos, un decaimiento en toda la zona del Pacífico, y un florecimiento comprobado, para las provincias del Atlántico.

La venida de nuevos barcos, y de mayor capacidad por el Estrecho de Magallanes, ofrece un volumen más alto de carga en el litoral peruano, lo que significa abaratamiento de fletes, pero de igual manera la quiebra de muchos armadores que con un pequeño capital se dedican a la labor de cabotaje en nuestra costa. La crítica de los comerciantes limeños agraviados por las medidas llega a encontrar fundamento hasta en las palabras del Virrey Gil de Taboada quien manifiesta que es preciso detener las importaciones para que pueda consumir la población lo que en el momento no es posible vender.

Como consecuencia de la libertad se produce una desproporcionada importación en todos los puertos americanos, y en España una floreciente exportación, principalmente dirigida desde Cádiz. Se llega a señalar en el año de 1786 un ingreso por el puerto del Callao de más de 14 millones de pesos¹¹ lo que motiva quiebras en comerciantes limeños, con las reclamaciones pertinentes en contra de la libertad de comercio. Lo cierto es que fuera de los afectados comerciantes, el ambiente es favorable a las nuevas libertades, salvo el Virrey Gil, quien como se dice piensa de acuerdo con los quejosos hombres dedicados al comercio.

Siempre es útil para el estudio de los días afectados por el Reglamento, el trabajo de Tadeo Haenke, quien sobre el tema afirma:

"De la falta de este conocimiento provienen las declaraciones infundadas de los que ignoran que la libertad mal ejercitada enerva á todo cuerpo civil, y hubo tiempo en que el Consulado y todo el comercio de Lima atribuían su decadencia a la libertad que se les concedió por el reglamento de 1778, fundándose en los planes de importación de los dos quinquenios de 1775 á 1779 y de 1785 á 1789. Pero como siempre saldrán mal las especulaciones

que se forman sobre datos falsos, puede servir de regla al quinquenio de 75 á 79, pues en este tiempo era notorio el contrabando en Lima y Cádiz"¹².

Más tarde todos estos conceptos aparecen superados pues cuando se habla de libertad de comercio en el pensamiento de Viscardo y Guzmán, en Riva Agüero o en los diputados a las Cortes gaditanas, se entiende una libertad mucho mayor que comprende cualquier punto de América, Asia o Europa; así afirma Viscardo:

"...nos han cerrado, como en una ciudad sitiada, todos los caminos por donde las otras naciones pudieran darnos a precios moderados y por cambios equitativos, las cosas que nos son necesarias", añadiendo "...la avaricia de los mercaderes, autorizados a ejercer de concierto el más desenfrenado monopolio, caminando todas en la misma línea, la necesidad haciéndose sentir, el comprador no tiene elección. Y como para suplir nuestras necesidades, esta tiranía mercantil podría forzarnos a usar de nuestra industria, el gobierno se encargó de encadenarla""¹³.

Con el tono de una proclama revolucionaria. Viscardo dice:

"Desde que los hombres comenzaron a unirse en sociedad para su más grande bien, nosotros somos los únicos a quienes el gobierno obliga a comprar lo que necesitamos a los precios más altos y a vender nuestras producciones a los precios más bajos""¹⁴.

Y con el ánimo y la ilusión en las libertades tan deseadas, concluye:

"...qué agradable y sensible espectáculo presentarán las costas de la América, cubiertas de hombres de todas las naciones, cambiando las producciones de sus países por las nuestras""¹⁵.

Riva Agüero, en su folleto sobre las causas que mueven a los americanos para luchar por su libertad, concede especial interés a combatir toda traba al comercio:

"En ellas, se quejan de que el monopolio del comercio por los españoles les impide el giro libre mercantil, y les priva de la exportación de sus frutos por las trabas con que se hallan""¹⁶.

Conforme transcurre el tiempo en el que se aplica el reglamento de libre comercio, muchos de sus más declarados enemigos atenúan sus críticas, el mismo Virrey Gil de Taboada cree, llegado el momento de redactar su Memoria, que es positiva la promulgación de tal ley. Dice el Virrey: *"La verdadera, sólida y permanente arte de hacer feliz un Reyno es el comercio, como el medio mas justo para animar la agricultura y demás producciones con que nos brinda la naturaleza"*"¹⁷

Portada del número 23 del *Mercurio Peruano*,
20 de marzo de 1791, donde se inicia la
publicación del artículo de José Baquíjano y
Carrillo sobre el comercio del Perú.

MERCURIO PERUANO

DEL DIA 20. DE MARZO DE 1791.

DISERTACION HISTÓRICA Y POLÍTICA SOBRE EL CO- mercio del Perú.

P Ara tener una idea cabal de un pais, es preciso saber analíticamente, quales son los recursos que pueden hacer su felicidad. La ilustracion, la policia, las modas, el valor tal vez, y el modo de pensar se elevan, ó se abaten en razon de los grados en que está la industria y la opulencia de las Naciones. Las modernas, segun el sistema universal de los enlaces sociales y políticos, no florecen, sino arreglando y perfeccionando su comercio. Al pleno conocimiento de este ramo y á su buena combinacion, debe la Holanda su actual subsistencia y riquezas, á pesar de la miseria local de su terreno infecundo y anegadizo. Por el mismo principio se vió en otros tiempos coronada de laureles marciales, dictando leyes ya pacificas ya guerreras á la Europa. La Inglaterra mira con complacencia los cálculos de compras y ventas, que el hermano del Milord, y del Ministro hace en un escritorio mercantil, por que desde luego conoce, que sin esta adhesion sería esclava de aquel mismo Oceano, cuyo imperio pretende. El Perú dedicado con preferencia casi exclusiva á la explotacion de las Minas, no ha juzgado dignos de sus meditaciones los trámites del comercio, en que se ocupa. La imitacion, la costumbre ó la

Cc

nece-

Añade luego el Virrey Gil, sobre la aplicación del reglamento:

“Este método de recíproca atracción entre el dinero del Perú y las especies europeas, se varió desde mediados de este siglo, por haberse facilitado el giro directo por el enunciado Cabo. Considerándose las ventajas de haber abandonado aquel sistema, porque estando como estancada en manos de los poderosos la utilidad de los comercios, constituían á los demás miembros de este Reyno en la precaria situación de surtirse á los precios que arvitaba la codicia de los dueños, seguros de que ellos eran los únicos abastecedores.

Logróse también por este medio la mayor cultura, y á esfuerzos del frecuente trato y comunicación, se cambió el lujo de las preseas de oro y plata, como fruto propio de su terreno, al de las telas y piedras preciosas de que carecían, que lo eran del extranjero, disfrutando los miembros del comercio europeo extraer las riquezas de Perú, dejando á sus moradores satisfechos con un cambio menos sólido que el de los metales”¹⁸.

Desde otro ángulo persigüese favorecer a las industrias peninsulares y encontrar en América un gran mercado. Para decirlo con las palabras de Barnardo Ward en su Proyecto Económico editado en Madrid en 1779:

“En quanto al comercio interior, que puede haber de una Provincia á otra en América, se debe decir lo mismo que de las fábricas: todo el que puede perjudicar al de España, se debe prohibir; pero siendo en materias que esta no puede surtir, y que vienen del extranjero, es justo permitirle baxo de ciertas reglas conocidas y fáciles de poner en práctica”¹⁹.

Añade:

“La única regla útil en la dirección del comercio pasivo, es excluir, ó cargar de derechos aquellos generos que perjudican á la industria de los naturales; y siendo esta la práctica general y constante de todas las Naciones comerciantes, ninguna puede formalizarse, quejarse, ni resentirse de que España siga el exemplo mismo que ellas nos dan...”²⁰.

Aparece en este párrafo la libertad de comercio y el proteccionismo tal como se entienden en ese momento. A manera de resumen añade el mismo Ward:

“Debemos mirar la América baxo de dos conceptos: 1º en quanto puede dar consumo á nuestros frutos y mercancías: 2º en quanto es una porción considerable de

la Monarquía en que cabe hacer las mismas mejoras que en España"²¹.

Existe gran diferencia entre este tipo de libertades y las que proclaman y exigen los diputados americanos a las Cortes de Cádiz. El planteamiento gaditano es más lúcido frente a los esquemas que en un momento se consideran avance americano; para notar la diferencia se cita nuevamente a Ward:

*"Que no se permitan fábricas, que perjudiquen a las pocas que hoy hay en España, ó á las muchas que puede y debe tener, es muy justo; y así no se deberán permitir las de lana, seda, ni de lienzos finos, porque España podrá tener fábricas excelentes de estos géneros, como diremos más abaxo"*²².

*

Para conocer el estado del comercio virreinal en las postrimerias del siglo XVIII, es de verdad utilísimo el informe del Tribunal del Consulado de Lima, 1790, que publica el Padre Vargas Ugarte²³.

La autoridad de la institución que prepara el dictamen y los temas que comprende, del mismo modo que la forma de la exposición, convierten a este texto en un testimonio cierto y luminoso.

Una de las observaciones iniciales insiste en la limitada población del Virreinato y cómo no comprende a la extensión del mismo.

En la frecuente discusión sobre la riqueza fundamental del Perú, el informe se inclina por el porvenir de la minería, eje de la vida económica peruana. Entiende que la agricultura, por la situación de las tierras, la naturaleza de las mismas, las largas distancias y la escasa población, representa posibilidades recortadas.

La prosperidad, *"...del Perú ha de buscarse en el seno y no en la superficie de sus tierras. Los estados no pueden lograr todo su esplendor, distraída la aplicación del ramo prpal. de su opulencia: Toda lo q. puede ofrecer el Reino Mineral se halla en abundancia en su distrito: el alumbre, alcaparrosa y al magre; el cristal, imán y asufre; el capopee, especie de nafta negra y dura como el asfalto, y aunq con el defecto (fácil de corregirse con otras mezclas) de quemar las jarcias sirve para los usos de mar en lugar del Alquitrán; el Cobre, Plomo y fierro, y sobre todo el Oro, y Plata instrumento gral. de equacion en toda especie de Comercio"*²⁴.

El informe menciona algunas notas vinculadas con el comercio interior y subraya lo limitado de éste. Arica, Ilo, Nazca, Pisco, Trujillo, Pacasmayo, Paita, Iquique, Guayaquil, son los puertos que mantienen tráfico más intenso con el Callao.

Es interesante alguna precisión sobre el comercio con las provincias vecinas.

Con Chile el movimiento se desarrolla a través de Valparaíso, Coquimbo, Concepción, Chiloé.

Es variado el panorama de la mercancía que de nuestro Virreinato se remite a Chile. Azúcar criolla, ropa de la tierra, tocuyos de Cuenca, añil, paños de Quito, arroz, sal, sombreros de paja, sombreros de junco, colchas, manteles, servilletas de algodón, petates, algodón de mota, pabito, pita de Guayaquil, chocolate, cuerdas de guitarra, albayalde, solimán crudo, munición, platos y fuentes de peltre, miel, catres, cacao de Guayaquil, alforjas, baquetas de Huamanga, chancaca, chocolate, loza de la tierra, sillas de montar, sahumerio, franjas y botonaduras, vinos, aguardientes, hierro, fideos, bayetas de la tierra, papel, zapatos pintados²⁵.

De los puertos chilenos a nuestro Virreinato, lo siguiente: trigo, cebo, cobre, jarcia en blanco, hierba del Paraguay, almendras, nueces, orejones, guindas, cajetas de dulce, orégano, petacas de cuero, lentejas, frijol, culén, velas, grasa de vaca, charqui, costilleras, lengua, suelas, azafrán, cueros, cebada, vino, congrio, cueros de vicuña, ponchos, cuarteronía de madera.

La balanza de comercio ofrece una inclinación favorable a Chile debido sobre todo al trigo y al cebo. Bien se sabe cómo es el trigo, el producto más importante que viene de Chile y con él vinos, cebo y carnes saladas. Para 1790 son 12.410 los zurrones de cebo y 91,337 las fanegas de trigo²⁶. El azúcar criolla es la mayor exportación peruana.

Sergio Villalobos en su utilísimo estudio "El Comercio y la crisis Colonial" encara el tema de las relaciones comerciales entre Perú y Chile y los enfrentamientos que se suscitan. Insiste en la preocupación del comercio chileno por obtener independencia frente a Lima, objetivo que se alcanza en el orden formal al crearse el Consulado de Santiago en 1795²⁷.

El comercio con Guatemala a través de Realejo y Sonsonate es mucho más reducido. De Lima se remite: aguardiente de Ica, vino de Nasca, pellones chilenos, cuerdas criollas para guitarra, aceitunas, pasas, higos, aceite, vidrios, ropa, jerga, tocuyos, semillas de alfalfa. De Guatemala al Perú lo siguiente: tinta añil, pimienta, alquitrán, brea, palo Brasil, cedro, petates de paja, bálsamo prieto. La diferencia es a favor de Guatemala.

El comercio con Santa Fe por el camino de Guayaquil y Panamá es el siguiente; exportaciones del Perú: vino de Coquimbo, Nazca, Pisco; vino de Concepción, aguardiente de pisco, azúcar, hilo, pasas de Ica, harina, cobre en barras, nueces, higos, almendras, loza del país, aceite, peltre, cobre la-

COMERCIO MARITIMO

brado, cocos, cuerdas de guitarra, jamones, ponchos, bordillos, orégano, comino, azafrán de Chile, aceitunas, munición, hierba del Paraguay, jarcia, garbanzos, frijoles, pallares, quinua, lomo, bananas, dulces, algodón, cordobanes, zapatos, colchas de algodón, sombreros de vicuña, sal, bayetas, sombreros de paja, peje tollo, jerga, lana, pellones. De Santa Fe pueden mencionarse los siguientes artículos y productos: alfajías, palos para arboladuras, maderas diversas, cacao, suelas, pita, café, sombreros de jipijapa, cera, cera negra, catres, mallas de guachapelí, baúles, zarzaparrilla, mantequilla de cacao, miel de abejas, cocos, paños de Quito, tocuyos de Cuenca. En la balanza la diferencia está a favor de la importación²⁸.

Procedentes de Guayaquil consígnanse cargas de cacao, libras de café, quintales de arroz, pita floja, pita torcida, sombreros de paja, arrobas de cera, arrobas de ajonjolí, gruesas de rosario de Quito, cueros de vaca, paños ordinarios, piezas de sayal, cucharitas de palo, balaustres, soleras, mesas de guachapelí, arrobas de zarzaparrilla, arrobas de cascarilla, arrobas de lentejas, cocos, tocuyos, de cedazo, pieles de ante, molinillos para batir chocolate, bateítas, alquitrán²⁹.

De Sonsonate, Nicaragua, llegan zurrone de añil, tablones de cedro, zurrone de cacao, botijas de trementina, palos de Brasil, bálsamo negro. Y de la China aparecen decenas de platos y atriles de "concha de nácar"³⁰.

Es interesante considerar como una manifestación del comercio la introducción de efectos que vienen de España con destino a diversos lugares del interior, por la vía del Callao. Pueden mencionarse Huánuco, Pasco, Jauja, Huancavelica, Camaná, Lambayeque, Cuzco, Arequipa, Trujillo, Huamanga, entre otros lugares³¹.

Para el comercio con Manila es valioso el siguiente texto:

"Cargamento que bajo partida de registro de la Real Aduana de Manila condujo la Fragata San Fernando, alias, El Principe de Asturias, propia de la Real Compañía de Filipinas, su Comandante el Teniente de Navio de la Real Armada Don José Ignacio Colmenares, procedente del puerto de Cavite de donde dió vela el 24 de Septiembre de 1810 con destino al Callao de Lima en el que ancló el 12 de Abril con doscientos días de viaje incluso ocho días estados en el puerto de Valparaiso de arriuada".

"1611 Tercios

1011 Cajones

10 Baúles

173 Zurrone

255 Marquetas

3.055 Bultos que contiene efectos Asiáticos

17 *Envoltorios*
8 *Barriles*

245 Trozos de ébano
50 Picos gibucáo
2.000 Pesos para Caja de soldadas
subtraídos en la arriuada al Puer-
to de Valparaiso.

Del Gobierno de Manila para entregar al Excmo. Señor Virrey:

2 Cureñas de batalla del calibre de a
4 con sus correspondientes armones.
1 Cajón con pertrechos pertenecientes a di-
chas cureñas.
3 Barriles con piedras de fusil.
4 Palancas
4 Escobillones
Suelto 2 Cubos, y
2 Boleas.

3.061 Bultos por todo = Gaspar Yllas (Maestre del Bu-
que)³².

*

Como ilustración demostrativa no es impertinente mencio-
nar algunos detalles sobre el contenido del comercio con Es-
paña. Aparece el cacao, la cascarilla, lana de vicuña, libras de
cobre, libras de estaño, suelas, oro y plata amonedados, plata
en pasta y labrada, oro en pasta y alhajas, extracto de cas-
carilla, quina, pellones, género para pellones, cueros al pelo,
colchas pintadas, "cuadros de pintura", sombreros de plu-
mas, bálsamo de copaiba, pistoleras, calahuala, vino, "mármo-
les exquisitos", alpacas, plumeros, "especies diversas de His-
toria Natural", alfombras, géneros para alfombras, algodón,
colchas de algodón, trozos de "maderas exquisitas", cera prie-
ta, mantequilla de cacao, aceites de canime, plantas diversas,
colchas pintadas, culén, piedras de alabastro, libras de choco-
late, "cajones de cascarilla para la real botica", azúcar, balsa-
mo, cueros, cordobanes, pieles de lobo marino, miel, algodón
en mota.

Entre las unidades que de diversa manufactura vienen de
España, sin mencionar el largo renglón de la textilera, apa-
recen tercios de papel blanco, barricas, barretas de fierro,
combas, barriles de alquitrán, barriles de brea, cajones toscos
o arpillados, churlas de canela.

Un cargamento que parte del Callao vale como ejemplo:

"Relación de los efectos de la Real Hacienda y de particula-
res que transporta la Fragata Nacional Apodaca:

COMERCIO MARITIMO

POR CUENTA DE LA REAL HACIENDA:

— 20 zurrone con 25 qq. de metralla.. a 4 ps/q.....	100 ps.
— 10 cajones de piedra de chispa a 6 ps c/u....	60 „
— 2 lanzafuegos y estopines idem.....	12 „
— 1 fardo con 1500 cartuchos vacíos	4 „
— 600 barriles de pólvora .....a 6 ps c/u....	3,600 „
— 20 quintales de cuerda mecha..... idem.....	120 „
— 500 balas de calibre en barras a 2 ps c/u....	1,000 „
— 500 balas de calibre de a 4 a 4 ps.....	80 „
3 cables de 14 pulgadas	
4 cables de 10	
4 cables de 11.5	
3 guindareras de 6	
3 " " " 5	
2 piezas betas de 4.5	
2 " " " 4	
6 " " " 3.75	Todo con peso
5 " " " 3.5	de 562 qtls.
3 " " " 3	de 6.5 ps. q.q.....
5 " " " 2.5	3,693 „
4 " " " 2	
1 " " " 1.75	
1 " " " 1.5	
1 " " " 1	
1 fardo de revenques	
— 3 qtls. de piola en bl. de 2..... a 6 ps	18 ps.
— 500 balas de Fe. de calibre 4..... a 4 „	80 „
— 300 remos en bruto	a 3.5 1,050 „
— 2788 cargas de 5, 3 y 8 de cacao a 3 ps	8,366 „
— 100 pesos en efectivo	a 1% p.p..... 1,000 „

Total:..... 19,143 ps.

POR CUENTA DE PARTICULARES:

— 428 cajas de cascarilla con 3,424 ks. a 2 ps	6,848 ps.
— 63 zurrone de " " 410 ks	820 „
— 84 zurrone " " " 216 ks	432 „
— 1,208 cargas 98 de cacao	a 3 ps 3,626 „
— 100 fardos de garbanzos	a 5 ps 500 „
— 17 fardos de lana de vicuña a 20.....	a 3 ps 270 „
— 16 barriles de aguardiente	a 9 ps 80 „
— 9 barriles de miel	29 „
— zondaleras 16 q.q. 8	
— correderas 6 19	a 4.5 ps 100 „
— 2 cajones de efectos	a 8 ps 16 „
— 2 cajones de medicinas	a 10 ps 20 „

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

— 26 botijuelas de aceite	a 8 ps	26 ,,
— 12 cántaras de azúcar	a 8 ps	12 ,,
— por 66,600 ps. en registro	a 1%	666 ,,
— por 184 ps. al 0.5% del contrato de mi pertenencia sobre el principal de 36,600 que cedo en favor de la Real Hacienda, 200 ps. que cedo		384 ,,

Donativos:

— Por 2 ps. entregados por el Señor Ar- zobispo a 1%		20 ,,
— por 0.5% del contrato		10 ,,

Donativos particulares:

— 32 piezas cargas de 40 v.		
— 10 „ „ de fletaje		
— 2 „ de lana	flete.....	20 ,,
— 1 „ de Catonia blanca		
— 4 „ de paño		
— 613 ps.a	1%	6 ,,
— por 0.5% total		3 ,,

33,027 ps.^{''33}.

Es útil recoger algunos datos de nuestra balanza comercial con la Península, a fines del siglo XVIII.

En 1793 el resumen final es como sigue:

“Importación.....	5,973.279.7
Exportación.....	6,203.449.1
Exceso en el retorno.....	230.169.2 ^{''34} .

En 1795:

“Importación.....	3,100.990.6
Exportación	6,623.275.3 3/4

A favor de la Exportación

Para 1791 los datos son los siguientes:

“Importación.....	4,183.856. 1/2
Exportación.....	5,699.590.5 1/4

Exceso a favor de Lima..... 1,515.734.4 3/4^{''36}.

En 1792 los datos son:

“Importación.....	4,656.484.2 1/2
Exportación	9,240.951.6 3/4

Exceso en el retorno..... 4,584.467.4 1/4^{''37}.

COMERCIO MARITIMO

En 1794 la importación es de 3,633.240.4; y la exportación 5,546.474.3 3/4, es decir se mantiene la misma constante favorable a la línea de la exportación³⁸.

*

De los papeles del Tribunal del Consulado, en los días de la patria, que publica Alberto Tauro en la Colección Documental del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, aparecen algunos casos concretos dentro de la actividad económica que no es ocioso mencionar.

Hállase presente en los documentos legales de la época y en múltiples testimonios, y está vivo en el espíritu mismo de la Emancipación el propósito de ofrecer beneficio económico al nacional sobre el extranjero. Esta noción está en el tema ya estudiado de la pesca como en otros más limitados y concretos.

Para el caso del derecho de anclaje es significativo transcribir el informe del Tribunal del Consulado, del 12 de diciembre de 1821, a Hipólito Unánue.

“Contraído pues al de haber anclado en el puerto del Callao un buque angloamericano ballenero sin mercadería alguna, con sólo el destino de hacer aguada y reponer parte de su rancho, sólo adeuda el derecho de anclaje. Este se regula según el tamaño o porte del buque: de modo que por esta regla de proporción vienen a satisfacer el anclaje desde 4 1/2 pesos, hasta 10; cuyo por menor debe constar en la capitania del puerto del Callao.

En lo que respecta al derecho de tonelada, sólo se causa indistintamente por extranjeros y nacionales en el caso de que habiendo anclado el buque procede, previos los requisitos para desembarcar los efectos que, conduzca, o si entrando de vacío, se presta a recibir carga para el destino que le convenga. Este derecho de tonelada era satisfecho por los españoles a razón de un real por cada una según el arqueo respectivo a cada buque, y existía precisamente en la capitania del puerto. Los buques extranjeros satisfacían 4 reales por tonelada, y en los últimos tiempos se les exigía 8 reales por cada una.

Mas al presente se ha considerado justo que a los buques nacionales se cobren 2 reales por cada tonelada, y 4 reales a los extranjeros. Esto guarda conformidad con el artículo cuarto del Reglamento Provisional de Comercio en donde hacia el fin esta designada la contribución con la misma distinción: y aunque allí se expresa la obligación de pagar por el derecho de anclaje 4 reales por tonelada, es y se entiende por el preciso respecto de procederse a la descarga y demás operaciones de unos, y otros buques³⁹.

SUPLEMENTO

A LA GACETA DEL GOBIERNO.

DEL NUM. 33.



REGLAMENTO PROVISIONAL DE COMERCIO

PARA LOS PUERTOS DE CHILE, GUAYAQUIL, REALEJO, Sonsonate &c.—*Comercio de Cabotaje entre los puertos del Perú, y el territorio entre sus provincias.*

Habiendose publicado el plan de arreglo de derechos del comercio del Perú con los países extranjeros, falta para completar su jiro el del marítimo en este océano Pacífico, y el del interior de sus provincias. Dáse ahora á luz uno y otro. En el primero se han consultado las relaciones de amistad que deben estrechamente unirnos con los gobiernos libres con quienes confinamos al Sur y al Norte. Identificados en la defensa comun de nuestra amada independencia, debemos estarlo en los intereses que nos ministren los medios de sostenerla; y con ánimo jeneroso entablar un canje mútuo que por la equidad de las exacciones, parezca que es un solo país el que trafica en los diversos puntos de sus costas.

En las franquicias ampliadas al comercio interior, se ha tenido mui á la vista la desolacion que con la guerra ha sufrido la agricultura, para que menos agoviada la distinguida y laboriosa parte de la sociedad que se ocupa en ella, pueda mas facilmente no solo restituirla á su anterior estado, sino aun llevarla á mayor prosperidad.

Tanto en el comercio extranjero como en el interior, se ha tenido particular atencion así al fomento de la instruccion pública y adelantamiento de las artes, como al de la minería, patrimonio el mas rico del Perú. Por esto se ha dejado libre de derechos la introduccion de libros, imprentas, máquinas, azogues, &c. Si con tales pasos no se llega á la perfeccion de un sistema comercial digno de las luces del siglo diez y nueve, al ménos se verá que el gobierno supremo del Perú hace grandes exfuerzos para conseguirlo.

La base para calcular los derechos es la misma que se estableció para los del comercio extranjero. Es decir, *el valor arreglado á precios de plaza.* A fin de evitar en lo posible toda equivocacion, se deduce en pesos el tanto por ciento cuando lo permite el precio de las cosas vendibles; y cuando no, se pone en reales, anotandolo al margen.

INTERNACION.

SOBRE AVALUOS.

DE MONTEVIDEO Y BUENOS-AYRES.

DERECHOS.

	Para el Estado.	Para el Consulado.	Total.
Sebo en buques extranjeros, por todos derechos al quintal.	14 rs.	14 rs.	28 rs.
Idem. id. del estado. id. id. id.	10 rs.	10 rs.	20 rs.
Sus demas producciones en buques extranjeros. 8 p	100	5 p 100	15 p 100
Idem. id. id. del estado. 6 p	100	4 p 100	10 p 100

DE CHILOE, VALDIVIA, CONCEPCION,

Valparaiso, Coquimbo y Huasco.

Sebo en buques extranjeros por todos derechos al quintal.	12 rs.	12 rs.	24 rs.
Idem. id. del estado. id. id. id.	8 rs.	8 rs.	16 rs.

		DERECHOS.		
		Para el Estado.	Para el Consulado	Total
Trigos y harinas de Chile en buques extranjeros por todos derechos.				
Fanega de trigo.	de à 135 libras.	12 rs.	12 rs.	24 rs.
Idem de harina.	de à 80 idem.			
En buques del estado, bajo los mismos principios.		8 rs.	8 rs.	16 rs.
Harinas extranjeras en buques de su bandera, la fanega de à 80 libras.				
		16 rs.	16 rs.	32 rs.
Si son introducidas en buques del estado.		12 rs.	12 rs.	24 rs.
Sus demas producciones en buques extranjeros				
Idem	id. id. del estado.	4 p. 100	3 p. 100	7 p. 100

DE GUAYAQUIL, REALLEJO, SONSONATE.

El cacao en buques extranjeros à cada carga de 78 libras, por todos derechos				
		10 rs.	10 rs.	20 rs.
Idem en buques del estado.				
		8 rs.	8 rs.	16 rs.
Sus demas producciones en buques extranjeros.				
Idem	en id. del estado.	4 p. 100	3 p. 100	7 p. 100

DE PUERTOS INTERMEDIOS DESDE Cobija, Iquique, Arica, Ilo, Mollendo &c.

Los trigos y harinas, lo mismo que los de Chile.				
Sus demas producciones en buques extranjeros.				
Idem.	en id. del estado.	4 p. 100	3 p. 100	7 p. 100

NASCA, PISCO, CHINCHA Y CAÑETE.

Los aguardientes en buques extranjeros.				
Idem	en id. del pabellon del estado.	12 por 100	8 por 100	20 por 100
Los vinos en id. extranjeros.				
Idem	en id. del estado.	6 por 100	4 por 100	10 por 100
Licores extranjeros sobre avaluos.				
		60 por 100	20 por 100	80 por 100
Los trigos y harinas en buques extranjeros, fanega.				
Idem.	id. en id. del estado id.	12 rs.	12 rs.	24 rs.
Las demas producciones en buques extranjeros.				
Idem.	id. en id. del estado.	4 por 100	3 por 100	7 por 100

El cobre que produzca la mina de Ica se opina que debe ser libre, con el objeto de fomentar su explotacion. — Igualmente que el aceite de higuerrilla que se beneficia en las haciendas del estado.

CHANCAI, HUACHO, HUARMEL, SANTA, Huanchaco, Pacasmayo y Paíta.

Trigos y harinas en buques extranjeros, fanega.				
Id.	id. en id. del estado id.	12 rs.	12 rs.	24 rs.
Sus demas producciones en buques extranjeros.				
Id.	id. en id. del estado.	4 por 100	3 por 100	7 por 100

Siendo la breca un artículo preciso para el empego del botijambre necesario para los aguardientes y vinos que se cosechan en el estado, se opina que deben ser libres las de la mina de Anotape y Punta de Sta. Elena.

EXTRACCION PARA LOS MISMOS PUERTOS.**PARA MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES.**

Las producciones del pais en buques extranjeros.				
Idem.	id. id. del estado.	6 por 100	4 por 100	10 por 100
		4 por 100	3 por 100	7 por 100

		DERECHOS		
		<i>Para el Estado.</i>	<i>Para el Consulado</i>	Total.
El azucar en buques extranjeros.	arroba.	3 rs.	3 rs.	6 rs.
Idem. en id. del estado.	id.	2 rs.	2 rs.	4 rs.
Las demas producciones del pais, en buques extranjeros.		4 por 100	3 por 100	7 por 100
Idem. id. id. en id. del estado.		3 por 100	2 por 100	5 por 100

PARA GUAYAQUIL, REALEJO, SONSONATE, &c.

Las producciones del pais en buques extranjeros.		4 por 100	3 por 100	7 por 100
Idem. id. id. del estado.		3 por 100	2 por 100	5 por 100

PARA PUERTOS INTERMEDIOS, desde Cobija, Iquique, Arica, Ilo, Mollendo, Quilca.

Las producciones del pais en buques extranjeros.		3 por 100	3 por 100	6 por 100
Idem. id. en id. del estado.		2 por 100	2 por 100	4 por 100

PARA NASCA, PISCO, CHINCHA Y Cañete.

Las producciones del pais en buques extranjeros.		4 por 100	3 por 100	7 por 100
Idem. id. en id. del estado.		3 por 100	2 por 100	5 por 100

PARA CHANCAI, HUACHO, HUARMEI, Santa, Huanchaco, Pacasmayo y Pañita.

Las producciones del pais en buques extranjeros.		3 por 100	3 por 100	6 por 100
Idem. id. en id. del estado.		2 por 100	2 por 100	4 por 100

COMERCIO TERRESTRE.

Los aguardientes.		6 por 100	4 por 100	10 por 100.
Los vinos.		3 por 100	2 por 100	5 por 100
Toda manufactura de tejido, de lana y algodón, cordovanés, badanas, jubón y azucares.		4 por 100	2 por 100	6 por 100
Los granos y demas productos de la agricultura que jiran por tierra para el abasto de los pueblos, quedan libres de gabela.				

Dado en el Palacio protectoral de Lima à 18 de Octubre de 1821.—2.º—
José de San Martín.—Por orden de S. E.—*Hipólito Unanue.*

ARTICULOS ADICIONALES.

AL REGLAMENTO DEL COMERCIO EXTRANJERO.

ARTICULO PRIMERO.

La abolición de todas las aduanas interiores de que se habla en el artículo 12, no comprende por ahora à las de Ica, Jauja, Pasco, Huaràs, y otras villas de crecido comercio, hasta que encabezadas las haciendas y obrajes, se recompensen con una imposición moderada las pérdidas, que de otra suerte harían las rentas del estado.

ART. 2. La libertad que en el mismo artículo se concede de poder jirar en lo interior sin guía, no debe entenderse con respecto à los efectos internados por mar, pues estos deben llevar el respectivo conocimiento que acredite haber satisfecho los derechos en su introducción, para no caer en decomiso. De lo contrario sería abrir la puerta al contrabando.

ART. 3. Igualmente deberán jirar con guía los aguardientes, vinos y manufacturas de que se habla en el último artículo del comercio terrestre, cuando se lleve de una provincia à otra.

ART. 4. La prohibición de extraer plata y oro labrado que contiene el art. 13, no es con respecto al del uso y servicio personal, con tal que esté quintado, y por su cantidad no haga creer que es para el tráfico. Y así deberá sacarse de la aduana la respectiva guía en que se numeren las piezas que se extraen.

ART. 5. A los puertos menores de Paíta, Huacho y Pisco, que en el artículo 25 se habilitaron para el comercio mutuo de nuestra costa, deberán agregarse los de Nasca, Cañete y Pacasmayo para dar mas actividad al transporte.—
Una rúbrica de S. E.—Unanue.

Por el Ministerio de la guerra se han sancionado los artículos siguientes, con respecto al art. 3.º del reglamento provisional del comercio de ultramar.

1. Queda à elección de los comerciantes extranjeros el consignar sus expediciones à los ciudadanos del Perú, pagando el 20 por ciento que establece el art. 6.º, ó bien intervenir exclusivamente en el jiro de sus negocios, satisfaciendo el 25 por ciento por derecho de importación.

2. Los comerciantes extranjeros, harán por sí el aforo de sus facturas, según los precios corrientes de la plaza, quedando sujetos al examen de los vistas que deben nombrarse cada mes, para que en caso de haber una notable diferencia entre el aforo hecho por los comerciantes extranjeros de los precios corrientes de plaza, los pueda tomar el gobierno con el aumento de un 10 por ciento sobre el avaluó.

Para obviar en lo sucesivo las cuestiones que podrían suscitarse entre los comandantes de los buques de guerra de las naciones neutrales y el gobierno del país, sobre los derechos que gozan en él los extranjeros residentes, y las obligaciones à que se sujetan durante su permanencia, he resuelto decretar lo siguiente.

1. Los extranjeros residentes en el país tienen los mismos derechos que los ciudadanos de él à la protección del gobierno y de las leyes, ante las cuales no hai aceptación de personas.

2. Los extranjeros quedan recíprocamente obligados y sujetos à las leyes del país, y à las órdenes del gobierno, sin tener derecho à reclamar la intervención de los comandantes de los buques de guerra ó cónsules de las naciones à que pertenezcan, à no ser en el único caso que por la lei de las naciones pueden hacerlo, cual es el de una abierta infracción de sus derechos.

3. Los extranjeros residentes en el país están obligados à tomar las armas para sostener el orden interior, pero no para hacer la guerra à los españoles, mientras conserven el carácter de neutrales.

4. Los extranjeros están obligados à sufrir las cargas y contribuciones de los demas habitantes del estado en proporción à sus fortunas, y à los beneficios que reciban del libre ejercicio de su industria.

Publíquese por bando y comuníquese à quienes corresponde. Dado en el Palacio protectoral de Lima a 17 de Octubre de 1821.—2.º —*San Martín.*—
Por orden de S. E.—*B. Monteagudo.*

LIMA: Imprenta del Estado.

Es materia de consultas, y hay dictámenes en los días del Protectorado, el caso de la demolición de las barracas existentes en el Callao. Hay una orden rectificatoria y otra que estudia la concesión de "una de las mejores" para la aduana del Callao⁴⁰.

En el campo social es ilustrativa la protesta de la Cámara de Comercio del Perú, del 14 de agosto de 1822, contra Juan Barboza, Capitán de Playeros, por su trato de "arbitrariedad y capricho".

*"Escandece efectivamente que en un tiempo en que se hacen los últimos sacrificios por que se respeten los derechos del hombre, y no se observen otras providencias que las dictadas por la razón y la justicia, se abuse de tal suerte por el Capitán de playeros, que desentendiéndose del régimen establecido, exija derechos graduados a su antojo, defraude de consiguiente los intereses de los particulares so color de justicia, y sea así vilipendiada la parte de la sociedad más activa, e industriosa que forma su prosperidad y la sostiene en sus mayores urgencias y calamidades"*⁴¹.

Hay factores que enriquecen el esquema comercial de la época y que no son asuntos simplemente curiosos.

La escasez de mulas para el transporte terrestre obliga a solicitar el embarque de algodón en Huarney y que se haga escala en Huanchaco para el pago de derechos⁴²; para facilitar la fabricación de pólvora opínase que se debe liberar el azufre "...uno de los principales simples que entran en su composición..."; háblase, además, de cómo la pólvora debe pagar doble derecho de introducción "...con el plausible y benéfico objeto de alentar la industria del país..."⁴³; en el mismo año de 1822 y dentro del espíritu de fomento de la industria, las máquinas "...de cualquier clase..." están exentas de todo derecho de introducción y concretamente mencionanse los alambiques⁴⁴; hay asimismo, referencias en esos días al comercio de aceites y pieles de lobo⁴⁵; en fin, encuéntrase apuntes sobre la brea de Amotape y Punta Santa Elena "...artículo preciso para el empego del botijambre necesario para los aguardientes y vinos que se cosechan en el Estado..."⁴⁶.

En diversos capítulos de esta obra aparece la navegación a vapor como el gran anuncio y la esperanza de esos años. No sólo es el adelanto técnico que se produce en la misma época de la Independencia, es la ilusión por el apoyo que puede ofrecer para el feliz desenlace de la guerra, es, del mismo modo, la imagen del comercio con un ritmo inesperado.

En nuestro estudio aparece en momentos distintos la presencia vacilante en unos casos, segura en otros, del *Rising Star* y hállase también el *Télica* en nuestro cabotaje de 1825.

En 1821 el Tribunal del Consulado ante la solicitud de Estanislao Linch para obtener el "...privilegio exclusivo, de hacer el comercio de esta mar, con embarcaciones de vapor...", opina que puede concederse por seis años, mas no por los diez que solicita el mencionado Linch. Piensa la corporación que no se debe desalentar a los interesados con una concesión sumamente extensa. Piensa, asimismo, que el privilegio a Linch no debe impedir la presencia de algún buque norteamericano con la nueva técnica, que pudiera llegar "...en los primeros seis meses...". Por último, y eventualmente, lo más significativo se halla en la exigencia de una tripulación peruana "...al menos la mitad..." y con dos oficiales "...del propio Estado..."⁴⁷.

No puede omitirse la observación sobre el espíritu nacionalista tantas veces citado y que está, sin retórica alguna, en la explicación misma de la Independencia. Quiérese, en este caso concreto, que los hombres nuestros aprendan la nueva técnica naval; se quiere, en fin, que el Perú no aparezca como un espectador pasivo frente al progreso en las cosas del mar.

Lo que podríamos entender como nacionalismo económico en los días de la lucha por la patria —el trigo, la liberación de impuestos a todo tipo de máquinas, el tema de la pesca, el aprendizaje de la técnica de la navegación a vapor, etc.—, sólo lo podemos entender lógico y coherente si antes y en primer lugar entendemos cómo nuestros abuelos remotos de esas horas de tantas esperanzas se entienden y sienten peruanos no obstante las injusticias de nuestro mundo y a pesar de las múltiples limitaciones de nuestra vida social. En fin, el nacionalismo económico de la generación que ganó la Independencia se apoya, como no puede ser de otro modo, en el nacionalismo histórico.

*

La Real Compañía de Filipinas en su movimiento con el Perú aún no se ha estudiado de acuerdo con la significación económica y social del tema. El trabajo de María Lourdes Díaz-Trechuelo, mencionado en el caso de la ruta con Filipinas, es la mejor monografía que hoy podemos manejar sobre el citado comercio asiático.

"La unión del comercio de América con el de Asia"⁴⁸, "salvar" a la Compañía de Caracas dedicada al tráfico del cacao, son dos ideas que están en la raíz de la institución, creada por Carlos III el 10 de marzo de 1785 dentro del espíritu que propicia Cabarrús, y que pervive hasta los días de la Independencia.

"Desde sus primeras operaciones la Compañía tuvo un Comisionado en Lima, cuyo puerto de El Callao fue como hemos dicho, punto de escala de muchos de los barcos que iban a Filipinas. El año 1806 se creó allí una factoría pensando que el comercio directo desde Asia concedido en la nueva cédula, iba a darle mucho más movimiento.

Su primer factor fue don Juan Bautista Oyarzábal, hombre competente en materia de comercio, que había residido en diversos lugares de América; llevó consigo a Pedro Abadía, también muy práctico en los negocios, que iba como primer sustituto. Ambos embarcaron en un buque neutral, en el mes de octubre del año 1806.

Cuando la situación económica de la Compañía se hizo crítica, fue necesario suprimir la factoría de Lima, y se volvió al sistema de dos comisionados, que fueron el conde de Villar de Fuentes y don Francisco Xavier de Izcue"⁴⁹.

*

Bien se sabe que la penuria fiscal en que vive la Metropoli impide el envío de ayuda a las colonias, tan necesitadas de ella. Estas deben hacer frente a la lucha con los insurgentes, mas la situación económica limita la posibilidad de actuar.

Se ve, en esta circunstancia, en el comercio el alivio de la crisis. La mayor prueba la ofrece el mismo Pezuela en noviembre de 1819, al presentar al Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, un plan de comercio libre por dos años con la Gran Bretaña, a fin de obtener grandes ingresos para el Virreinato⁵⁰.

Posteriormente, en 1822, La Serna propone medidas para activar el comercio marítimo. Ve en ello la única forma de salvar la crisis⁵¹.

Siendo tan frecuentes las opiniones del Virrey del Perú sobre la Marina y el servicio que presta, conviene apreciar las circunstancias económicas que vive la autoridad virreinal y que inciden en su estado de ánimo. Desde fines de abril de 1820 la economía es uno de los principales enemigos de Pezuela, al punto que no le es posible cubrir el presupuesto nacional. Dice el día 24 de ese mes: *"...ni el Consulado, ni la Junta de arvitrios ni corpora.n alguna de las q. reuni en mi Palacio me presentaron arvitrio conq.e cubrir 196 mil pesos q. faltaban p.a pagar las obligaciones militares del mes entrante, de manera q. nunca me ví, en los 4 años de este penoso mando, en un apuro tan grande"*⁵².

Pero esto no es todo. Pezuela enumera, patéticamente, los apuros que sufre para sostener la defensa del territorio a su cargo. Son muchos los gastos y precarios los ingresos. Pero

siempre es el ramo marítimo el que merece —aun en estos momentos— las más duras expresiones del Virrey. Dice:

"El Comand.te de Marina me presentó q. se devían á los de Maestranza, y á otros tan miserables como éstos, más de 100 mil pesos de su trabajo, y pertrechos navales p.r lo q.e no pudieron avilitarse (sic) de algunas cosas q.e les faltaban á las Fragatas "Benganza" (sic) y "Esmeralda"⁵³, y fué preciso bariar (sic) mi plan á favor de los apuros enq.e se hallava Chiloé con la pérdida de Baldivia (sic), de Arauco donde estaba Benavides haciendo milagros, contra los Enemigos de Concepción sin tener q.e comer, descalzos, sin un peso, ni más q. diez cartuchos p.r Plaza de mil doscientos hombres con q.e se hallava, ni finalm.te con q. auxiliar á las familias emigradas q. se acogieron á las tropas del Rey"⁵⁴.

El cuadro dramático se completa con

"el Gob.or de Chiloé, pidiendo socorros á toda prisa en la ocasión crítica de verse amenazado de un segundo ataque; el Gen.l del Ejército del Perú diciendo q.e no pueden subsistir aquellas tropas sin auxilio; el Com.te del Cpo. de reserva en peor estado; de Guayaquil reclama su Gov.or p.r auxilios, él Virrey de Santa Fé... pide art.a munic.s y Plata; el Com.te Gen.l del Istmo de Panamá pide Art.a; y, finalmente, infinitos acreedores al Erario claman p.r q.e se les pague"⁵⁵.

En suma, un Virrey preocupado, debiendo atender a múltiples necesidades, con enemigos que amenazan su territorio, y sin tener a quién ni a qué acudir en demanda de auxilio. *"Todas estas instancias —escribe— las pasé á la Junta de arvitrios p.a q.e buscaran arvitrios p.a salir de tantas necesidades, pero no les fué dable hallarlos..."⁵⁶.* La propuesta de la Junta es que se permita al bergantín francés *Telégrafo*⁵⁷ la descarga y venta de sus géneros, lo mismo que al bergantín inglés *Nitingale*⁵⁸, y a la fragata mercante angloamericana *Luisa*⁵⁹ que descargue la harina que trae. Si se acepta esta propuesta se pueden cobrar 200,000 pesos, que *"...no alcanzan á la tercera p.te de lo más preciso"⁶⁰.*

Los "apuros" del Virrey son cada vez mayores, y tiene que luchar por obtener algunos recursos sin acudir al "libre comercio" por el que se inclina el "Consulado". En estas circunstancias se queja de los comerciantes, que no cumplen su promesa de pagar 40,000 pesos al Ejército del Alto Perú no de sus fondos, sino

"...a cuenta de los derechos de la Plata remisible al Comercio de Cádiz".

Pero, dice el Virrey,

"...faltó el Consulado á cumplirlo, como ha faltado en la maior parte de sus ofrecimientos, p.r q.e fiando en la buena fe de los Comerciantes (q.e suponía), éstos se han escusado y resistido asta (sic) el último extremo, dejando casi siempre mal al Consulado, q.e se ha visto en muchos apuros p.a quedar menos mal, y q.e nunca se diga q.e falta á ayudar al Gov.no temiendo se buelva (sic) á suscitar la especie de Comercio libre q.e estuvo a pique p.r tpo. limitado"⁶¹.

Pezuela presiona al "Gremio" para que reúna los 40,000 pesos, y en un alarde de desprendimiento, y para enseñar al Consulado a que nunca falte a sus promesas, llama a uno de los Cónsules y le entrega 500 onzas de su sueldo como contribución. Avergonzado el Cónsul, no recibe el aporte, pero el gesto es suficiente para que el Tribunal *"...buscase los 40 mil pesos q. se entregaron"*⁶². Mas, el Virrey sigue desesperado, y ya no dirige sus quejas sólo contra la marina, o los ingleses, o los comerciantes. Ahora sus quejas van dirigidas contra todos los habitantes de Lima, con la sola excepción de *"...la pobre clase Militar, q.e pobre como es, se presta á dar de su corto sueldo lo que se le pide"*⁶³. Escribe Pezuela: *"No es esplicable las angustias que paso p.r falta de Plata p.a mantener la Guerra, ni el Rey tiene con q.e recompensar á un Virrey q.e se be (sic) ya p.r espacio de 4 años como yo, teniendo q.e sufrir hombres sin crianza, mezquinos, y acaso poco leales, p.r conservarle estos Dominios"*. Y agrega: *"Para Diario basta este apunte, p.s en la materia podría llenar una resma de papel con datos y egemplares de la apatía e indiferencia de todos, sin dejar uno de quantos avitantes (sic) tiene Lima..."*⁶⁴.

Dos semanas después la situación no cambia; el erario en apuros *"...p.a mantener las tropas, para auxiliar al Eg.to del Alto Perú, al Cpo. de Reserva, á Arauco, á Chiloé y otros puntos de donde claman por pronto socorros de armas, munic.s y dinero: y al Virrey de Santa Fé... asi como el Com.te Gen.l del Istmo de Panamá..."*⁶⁵. Todos estos pedidos los pasa el Virrey a la Junta de Arbitrios *"...p.a q.e apurasen sus ideas, á fin de discurrir cómo hallar Plata conq.e atender á una tan grande necesidad..."*⁶⁶. La respuesta de la Junta es que ya no les queda otro recurso que el comercio libre por tiempo limitado y con algunas condiciones. La misma respuesta recibe el Virrey de los Generales La Serna, La Mar y Llano, y del Brigadier Feliú a quienes somete el asunto en consulta⁶⁷. No obstante estas opiniones, el Virrey no es partidario del libre comercio, y el 25 de mayo reúne una Junta General de Tribunales a la que expresa

"...con la energía corresp.te, el estado apurado en q. se hallava (sic) el Gob.o... y el dictamen de los Gen.s y Junta de Arvitrios, reasumiendo q. eran precisos 160 mil p.s p.a el completo del Prest de la Tropa en el próximo Junio y 600 mil p.a socorrer al Eg.to (sic), C.po de reserva, Chiloé, Arauco, Santa Fé,... Popayán, y Com.te Gen.l de Panamá". "Todo se leyó —sigue Pezuela— y de todo quedó la Junta bien penetrada: pero, después de haver ablado dos oras, lo más fuera del caso, de haver manifestado el Sr. Arzobispo la necesidad de toda clase de medios fuera de la Ley, ya q. dentro de ella no se hallavan (sic), lo mismo el Sr. Canónigo Córdova, el Sr. Oydor Bazo, el Fiscal Pareja y todos, todos en general opinando p.r el comercio libre (á excepción (sic) del Consulado), y negándose éste en absoluto á prestar el menor auxilio ni abrir camino al Gobierno, y viendo yo q. iba á resolverse infaliblem.te aquel, procuré políticam.te p.r 3.a vez distraer la conversación, pues estoy en ánimo resuelto de no convenir en el Com.o libre... ni de ninguna manera teniéndolo en mi mano el permitir á uno ú otro Buque Extranjero q. venga al puerto del Callao el q. descargue, y avisar tácitamente el que venga a él, de cuyo modo se logre lo mismo sin estrépito...⁶⁸.

Esta Junta General de Tribunales acuerda:

- 1º— Que se cobre el 5% sobre los predios rústicos de Lima, Huancavelica y Trujillo.
- 2º— Establecer una forzosa contribución personal en Lima
- 3º— Que el Virrey ponga en práctica sus facultades para conceder permisos mercantiles a los buques extranjeros; y
- 4º— Que el Tribunal del Consulado haga efectiva la oferta de 2,000 pesos, y todos los derechos de Registro que lleva la corbeta inglesa *Fine*⁶⁹.

Parece que estas medidas producen efecto, por lo menos la que se refiere a la corbeta *Fine* que sale para Inglaterra con escala en el Janeiro el 2 de junio, pagando en total 465,596 pesos por derechos reales y consulares sobre la plata que lleva registrada⁷⁰. De esta manera los apuros del Virrey tienen una pausa, y como él mismo lo señala el 9 de junio:

"Pude consolar á toda la porción de Maestranza, menestrales y almaceneros de la Plaza del Callao, á quienes se les devian (sic) sus jornales y pertrechos marítimos q. habían empleado en la incesante malhadada (sic) composición y apresto de los Buques de Grra. reciviendo (sic) estos infelices 110 mil pesos conq.e ya apenas contaban, ganados en los dos últimos años, y con tan pocas ganas de ocuparse más en el servicio q. se huían por no

hacerlo, y no se podía ya lograr el avilitar (sic) Buque alguno"⁷¹.

Termina de esta manera una de las crisis económicas más graves que debe afrontar Pezuela; pero sigue latente la amenaza de nuevos problemas económicos y de otra índole.

Liliana Regalado y María Salinas presentaron al V Congreso Internacional de Historia de América una sugestiva investigación "Apuntes sobre la actitud del Consulado limeño en la etapa emancipadora"⁷².

Aparece en la urdimbre del estudio la lucha discreta en unos casos, más enérgica en otros, entre la autoridad virreinal y el Consulado, para obtener los fondos necesarios en los días inquietantes de la guerra. Hay múltiples matices; está la presión directa o la amenaza; hállese el posible permiso para libre comercio con Inglaterra; muéstrase la autorización que se concede a algunos barcos extranjeros ante los riesgos muy serios del tráfico en buques con bandera virreinal; descúbrase la presencia del "gremio de hacendados" que desea exportar sus productos en naves extranjeras.

El Consulado afirma en 1818 "*...nuestros caudales fueron la base en que se sostuvo la patria; nuestra generosidad el muro que detuvo a los insurgentes; nuestras cajas, la tesorería para mantener los ejércitos...*"⁷³.

No sólo se refleja en toda esta temática los asuntos objetivos ya apuntados. Hállase la discrepancia, fruto del mismo oficio, entre hacendados y comerciantes y hállese, en la entraña de estos temas económicos la angustia espiritual de hombres que no sólo advierten entre sus manos la decisión de un asunto comercial, sino que viven antes y en principio una angustiosa alternativa que pertenece al orden del espíritu entre la fidelidad al Imperio que ha perdido su sentido unitario y la creencia en el nuevo Estado que se apoya en la nación, obra de la historia.

*

Las estaciones navales, es decir las unidades de guerra de países como Francia e Inglaterra, en el Pacífico, son temas íntimamente vinculados con la vida comercial de esos años.

Hay múltiples factores. El interés por los nuevos mercados y la consiguiente competencia; la protección a comerciantes de la propia bandera; el contacto con las nuevas autoridades y con las virreinales; y, además como es obvio, la búsqueda de simpatías y el tema del futuro reconocimiento de la independencia de los nuevos Estados.

En las estaciones inglesas, las de mayor trascendencia en esas horas, hay múltiples aspectos: actitudes varias frente al bloqueo; intervención, en unos casos cordial, en otros difícil,

ante las autoridades virreinales; participación en negociaciones diplomáticas; las relaciones con Cochrane y súbditos ingleses, entre otros, además de la información constante a Londres.

Algunos de los buques principales son los siguientes: *Amphion*, *Creole*, *Blossom*, *Slaney*, *Superb*, *Hyperion*, *Andromache*, *Owen Glendower*. Entre los Comandantes: Hardy, W. Bowles, F. Hickey, Tomás Colebrooke, D. H. O'Brien, Tomás Searle, H. Shirreff, Prescott.

En 1821 es T.M. Hardy Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S. M. B. en el Pacífico Sur. El año anterior Tomás Searle tiene mando semejante.

Además de las menciones a naves británicas que aparecen en esta obra, proceden algunas referencias.

Bowles, en 1817, es muy explícito al considerar perjuicios sufridos por comerciantes de su país.

"Ya he recibido quejas de los comerciantes Británicos locales sobre la detención o captura de su propiedad por las autoridades españolas de Valparaíso y Lima".

Igualmente se refiere al caso de los barcos ingleses *Justinian*, *Will*, *Hydra* y *Mary Ann*⁷⁴.

El mismo Comodoro Bowles, en 1818, pondera la grave situación económica del Virreinato de Lima, expresa que Pezuela contempla con simpatía abrir el Callao por dos años al comercio británico, manifiesta que la Compañía de las Filipinas y concretamente Pedro Abadía y Félix Blanco apoyan la medida a la cual se opone el "Gremio del Comercio". Dice que por el momento no se establecerán casas comerciales inglesas, mas la actividad en un nivel personal sí puede continuar⁷⁵.

Piensa que el comercio inglés sufrirá con la presencia de la escuadra de Cochrane en 1819⁷⁶. En el mismo año O'Brien protesta ante Cochrane porque soportan abordaje algunas naves inglesas; el Almirante aclara que no sabía la nacionalidad de dichas embarcaciones⁷⁷.

En 1820 San Martín demanda mantenimiento de la neutralidad a Tomás Searle, Comandante de la *Hyperion* y de las Fuerzas Navales Británicas en el Pacífico. El 23 de noviembre del mismo año reitera San Martín semejante reclamo al mismo Searle⁷⁸.

Fernando Romero en su valioso estudio sobre Rodríguez de Mendoza ofrece interesantes referencias vinculadas con el movimiento comercial con Inglaterra⁷⁹.

Margarita Guerra Martiniere ha investigado con minuciosidad en archivos franceses la presencia de naves de guerra de ese país en los mares de Sud América durante el tiempo de la Emancipación. De su labor se desprende cómo Francia insiste

en una política de neutralidad y cómo, del mismo modo, se preocupa por la protección de los intereses comerciales de sus ciudadanos.

Creóse la estación naval de la América del Sur con el objeto de coordinar las operaciones y obtener una actividad más eficaz. Un minucioso y variado conjunto de preguntas pretenden obtener una información cabal: cuál es la fuerza de la población y cómo está dividida; cuáles son las principales ciudades, sus defensas y su situación geográfica y topográfica; cuál es el estado de las comunicaciones; la significación del clero y su influencia y su labor en la enseñanza; cuáles son las fuerzas militares y navales y la disciplina de las mismas. Interesa, igualmente, lo que tiene que hacer con la vida económica y con la presencia de extranjeros; asimismo, la organización de la justicia; qué franceses tienen casas de comercio o fábricas en Chile o en el Perú y cuál es la disposición de las autoridades frente a ellos u otros extranjeros; quiénes son las personas de mayor influencia en el país, y múltiples interrogaciones más con el objetivo de obtener un cuadro lo más claro posible de los Estados nacientes⁸⁰.

*

Por la íntima vinculación con la vida comercial de los años de la Emancipación es pertinente presentar algunas nociones sobre los Agentes, Cónsules o Representantes extranjeros en el tiempo de la lucha por el nuevo Estado.

Es peculiar el caso de Jeremy Robinson, el Pablo Jeremías de nuestras fuentes, Agente comercial de los EE. UU., amigo de los "rebeldes", adversario de la fórmula monárquica, fusilado, como recuerda Félix Denegri, en la Plaza de Santa Ana en los días de la afirmación del poder de Monteagudo⁸¹.

Como un antecedente para entender la política de EE.UU frente a la lucha separatista de América Española, es útil el pensamiento de Richard Rush, Secretario de Estado a.i. *"La lucha entre España y las colonias hispanas en el sur de este continente ha sido, como desde sus comienzos, de gran interés, desde muchos puntos de vista, para los Estados Unidos. Como habitantes del mismo hemisferio, era natural que sintiéramos solicitud por el bienestar de las colonias. Era nuestro deber, sin embargo, mantener con imparcialidad el carácter de neutrales y no permitir a ninguna de las partes privilegios de ninguna clase que no fuesen hechos extensivos a la otra"*.

"En otros particulares se nos ha hecho sentir profundamente el progreso de esta lucha. Nuestros buques han sido apresados y condenados, nuestros ciudadanos han sido hechos prisioneros y nuestro lícito comercio, aún a larga dis-

tancia del teatro de la guerra, ha sido interrumpido. Procediendo con imparcialidad hacia las partes, hemos tratado de obtener justa retribución de cada una de ellas. En donde quiera que ha sido abrogada la autoridad de España y se ha establecido un gobierno independiente, era esencial a la seguridad de nuestros derechos que nosotros gozáramos de su amistad. España no podía imponer condiciones a otras potencias, que son incidentales a la completa soberanía, en lugares en que ella no la mantenía. Basados en este principio, los Estados Unidos han enviado agentes a las colonias hispanas, cerca de las autoridades constituidas, ya de España o ya de la colonia, con instrucciones de cultivar su amistad y asegurar en todo lo posible la fiel observancia de sus derechos.

Por la extensión del movimiento revolucionario y por la mayor estabilidad que parece haber adquirido la lucha, ésta se hace diariamente de mayor importancia para los Estados Unidos. Al éxito se debe que los colonos adquieran nuevos motivos para reclamar de otras potencias, motivos que éstas no pueden desatender debido a sus intereses y a causa de su deber. Habiendo algunas de las colonias declarado su independencia y gozado de ella por algunos años, y habiendo sido debilitada en otras la autoridad de España, diríase que, si se deja solas a las partes, se efectuarán los más permanentes cambios políticos. Diríase asimismo por consiguiente que incumbe a los Estados Unidos observar el movimiento con particular interés en sus pasos ulteriores, con objeto de seguir el curso que les dicte la justa atención a todas aquellas consideraciones que están obligados a respetar”⁸².

Dice Rush que interesan especialmente los siguientes temas:

“La forma de gobierno establecida, con el montante de la población y los recursos pecuniarios y el estado y proporción respecto al número, inteligencia y riqueza de las partes contendientes, en donde quiera que exista la lucha”⁸³, y otras cuestiones anexas.

John B. Prevost, Agente Especial de los Estados Unidos en Buenos Aires, Chile y el Perú, recibe orden de viaje el 29 de setiembre de 1817 y está en el Callao y Lima furtivamente en abril de 1818 y el 15 de enero de 1819, anuncia su llegada a la capital⁸⁴. Es interesante observar que el 7 de marzo de 1822, John Quincy Adams, Secretario de Estado del Presidente Monroe, aún no tiene informes de Prevost “...desde su llegada a Lima”⁸⁵.

Para conocer la misión de Prevost es útil advertir la presencia y participación en el epistolario, de su hijo Stanhope Prevost, quien aparece mencionado en 1825⁸⁶ como vicecónsul.

Del mismo modo merece transcribirse su opinión sobre el corso:

*"El corso es bajo cualquier circunstancia una odiosa forma de guerra; pero cuando es consentido por un neutral bajo una bandera extranjera para el mero propósito de saquear, se convierte en un crimen de magnitud"*⁸⁷.

En abril de 1818, expresa:

*"Creo que el momento se apresura ahora muy rápidamente en que la política de nuestro gobierno consistirá en reconocer la independencia de una gran porción de la América del Sur, llamando una vez más su atención hacia las incalculables fuentes de riqueza que ofrece a los Estados Unidos una ascendencia en el comercio de este País. —Ya poseemos la ventaja de embarcar las producciones de todas las regiones del Globo, desde el lugar en que son fabricadas, y se puede evitar toda competencia si se le ayuda..."*⁸⁸.

Más tarde, el 13 de setiembre de 1819, opina sobre Perú y Chile: *"Realmente, es tal el estado en que se encuentran los dos países que no abrigo temores al respecto, considerándolos irrevocablemente separados de la Madre Patria y en condición de sostenerse como potencias independientes. No sé hasta qué punto puedan o deban nuestras relaciones con Europa intervenir en la conducta que haya de adoptar el Presidente pero estoy persuadido de que un reconocimiento inmediato produciría los resultados más felices e importantes"*⁸⁹.

*"En caso de que Lima sea ocupada, como confiadamente se prevé aquí, ello decidirá la lucha en el Perú y libertará así esa porción de la América del Sur del odioso yugo bajo el cual ha gemido en los tres últimos siglos. He seguido con alguna atención la revolución, he tratado de descubrir simpatías para la Madre Patria, tanto antes como durante su lucha actual por la Libertad, con el resultado de la convicción de que no existe ningún sentimiento de simpatía por los españoles entre los americanos y que las reformas que se efectúen en el Gobierno de España, bajo cualquier forma, no producirán el menor cambio de sentimiento respecto a su separación y a su completa independencia"*⁹⁰.

Es bello, y con calor, el elogio de Bolívar:

"Tuve la dicha de ver a ese hombre extraordinario en diversas ocasiones durante los quince días de mi estada en Lima, después de la fecha de mi anterior, y lo he conocido bastante para predecir con alguna confianza que cual-

quiera que pueda ser la disposición de sus tropas, su marcha será triunfal. No trataré de describir su genio, su perseverancia, sus hazañas; pero no puedo silenciar la pureza de sentimiento que lo coloca por encima de todos los héroes de los días actuales. Toda su alma está envuelta por la emancipación de su patria, siendo América esa patria, dirigiéndose todas sus aspiraciones a solicitar su felicidad mediante instituciones liberales y libres y obtener esos fines sin tener en cuenta los afanes o privaciones y los peligros, dado que sus esfuerzos son incesantes...''⁹¹.

No nos aparta del tema de la Historia Marítima transcribir la opinión de Prevost sobre la actitud de la gente peruana frente a la guerra con España.

''Créame usted, Señor, que en todo este País no existe sino un solo sentimiento con respecto al Dominio español y que desde hace mucho tiempo éste habría sido aniquilado si se hubiese perseguido algún régimen o si los últimos gobernantes hubiesen optado por confiar en la acción del pueblo. Trataron de lograr ese objeto sin aumentar una influencia que pudiera perjudicar sus prerrogativas y su fuerza, en tanto que descuidaron cooperar con las tropas de Chile y Buenos Aires; con lo que no sólo han destruido su poder sino que han expuesto la Capital a un ataque, si el enemigo estuviese dispuesto a realizarlo. Lamento la innecesaria pérdida de tantos hombres valientes y útiles pero me regocijo del cambio que ha producido el último revés; cambio que asegura el establecimiento de un Gobierno popular de acuerdo con los sentimientos del Interior''⁹².

Tudor, el 3 de mayo de 1824, manifiesta:

''En otra nota he expuesto ciertas razones recomendando la necesidad de aumentar nuestra fuerza naval en este océano, en el que nuestro comercio es tan importante, con la probabilidad de ser aumentado. Un acontecimiento reciente, ocurrido después de escrita esa nota, ha demostrado aún más la necesidad de que se envíe un refuerzo para vigilar una costa tan extensa, y que puede ser atacada con facilidad''⁹³.

W. G. D. Worthington, es Agente Especial de los EE. UU. en Chile, el Perú y Buenos Aires, en 1818⁹⁴. William Tudor, Cónsul de los EE. UU. en Lima, 1825⁹⁵. James Cooley, es nombrado Encargado de Negocios en el Perú, en 1826 y muere, en ejercicio de sus funciones, el 24 de febrero de 1828⁹⁶.

Thomas Rowcroft es en 1823 representante británico en el orden consular y dentro de la lucha por la neutralidad es ta-

rea específica suya el beneficio "de los comerciantes súbditos de Su Majestad"⁹⁷.

Más tarde C. M. Ricketts desempeña análogas funciones. En 1825, recibe instrucciones de Canning en el siguiente sentido:

"Antes de que el Gobierno de Su Majestad pueda dar un paso decisivo para estrechar sus relaciones con cualquiera de los Nuevos Estados de América, es evidentemente necesario establecer:

1° *Que tal Estado ha renunciado definitiva e irrevocablemente a toda vinculación política con España.*

2° *Que tiene el poder así como la voluntad de mantener la independencia que ha establecido, y*

3° *Que la forma de su Gobierno ofrece una seguridad razonable para la continuidad de su paz interna, y la buena fe que le permitiría mantener cualquier relación que pudiese contraer con otras Potencias.*

*Gran Bretaña no tiene ni el derecho ni la intención de hacer nada que provoque la separación de cualquiera de las Colonias españolas de España. Pero el hecho de esa separación es un preliminar indispensable a cualquier otro acto o investigación, y sólo después que ese hecho haya sido establecido decisivamente puede surgir la cuestión de si conviene entrar en arreglos basados sobre un reconocimiento del mismo"*⁹⁸.

*

El Mercurio Peruano ofrece una breve muestra de algunos rumbos capitales del comercio virreinal:

*"Nuestra Navegacion es limitada: El Comercio de trigos nos hace frecuentar los Puertos de Chile: el de maderas,... nos lleva á Guayaquil: finalmente, los situados y otros pequeños ramos nos proporcionan algunos viages á Chiloé, Juan-Fernández, Valdivia y Panamá"*⁹⁹.

Los medios físicos de navegación son aceptables y aunque modestos y lejanos de un alto nivel científico cumplen su función. Como ya se dice con la nueva ruta ingresan los nuevos barcos que traen directamente desde Europa el deseo de superación marítima. El Mercurio afirma:

*"En lo material se navega con economia y con aseo; pero en la parte científica estamos atrasados. No se piden auxilios á la Astronomia. La Maniobra no tiene mas preceptos que los de la imitacion: Las Cartas hydrográficas que se consultan, son defectuosas por muchos principios..."*¹⁰⁰.

El mismo Mercurio, deja constancia en su edición del 24 de marzo de 1791 que, los navíos, fragatas y paquebotes que exis-

COMERCIO MARITIMO

ten y navegan en el Mar del Sur a fines de diciembre de 1789 son los siguientes: Navíos: *San Miguel* de 36,000 quintales, *Hércules* de 24,000, *Aguila* de 20,000, *Nepomuceno* de 19,000, *Piedad* de 18,000, *Bárbara* de 17,000, *Begoña* de 15,000, añadiendo que "*Un Navío nuevo de Don Manuel Bejarano vecino de Guayaquil, que ultimamente ha botado al agua en aquel Puerto*" tiene 18,000 quintales, lo que arroja una capacidad total de 167,000 quintales¹⁰¹.

Las fragatas son: *Baldiviano* de 13,000 quintales, *Rosario* de 12,000, *Socorro* de 12,000, *Sacramento* de 10,000, *Carmen* de 10,000, *Dolores* de 8,000, *Cordelera* de 8,000, *Rosalía* de 7,000, *Barca* de 7,000, *Belencito* de 7,000, *Venturita* de 6,000, sumando 100,000 quintales de capacidad. Los paquebotes que se encuentran en uso son los que siguen: *Rosa* de 8,000 quintales, *Perlita* de 6,000, *Santa Teresa* de 6,000, *Africa* de 6,000, *Copacavana* de 5,000, *Aurorita de Venancio* de 4,000, *Rosarito* de 3,000, *Nepomucenito* de 3,000, *Centella* de 3,500, *San Antoñito* de 2,500, *Peña* de 3,500, *Carmen* de 4,000, *Ester* de 3,000 y *Venturoso* de 3,000, teniendo estos paquebotes la capacidad de 60,500 quintales. Lo que quiere decir que en el Callao hay una capacidad mercante de 327,500 quintales.

De las embarcaciones enumeradas anteriormente, salvo la de don Manuel Bejarano, vecino de Guayaquil (*Sacramento*), la de don Joseph Ostolaza, vecino de Chile (*Carmen*) y la de don Francisco Urrutia de Concepción, Chile (*Barca*), todas pertenecen al Virreinato del Perú "...con que en él se refunde la utilidad de flete, que se considera como primer ramo de comercio"¹⁰².

Vale una mención a las embarcaciones que según el informe del Tribunal del Consulado, 1790, navegan en el Mar del Sur. Entre navíos, fragatas y paquebotes, lo siguiente: *San Miguel*, *Hércules*, *Aguila*, *Nepomuceno*, *Piedad*, *Bárbara*, *Vegoña*, y un navío recién echado en Guayaquil, con un total de 167,000 quintales¹⁰³.

Entre 1808 y 1821 aparecen matriculados en el Apostadero del Callao 81 fragatas, 76 bergantines y bajeles menores, 13 goletas, 15 pailebotes, 1 queche, 6 faluchos, 3 místicos, 4 balandras y 5 lanchones¹⁰⁴.

Es materia interesante la que se refiere a la oposición "*de los Diputados del Cuerpo de Navieros*" al reglamento de la marina mercante. Alegan que desde antiguo sirven a sus funciones sin intervención de la Marina Real.

Hay una útil relación de "*Navíos, Fragatas, Pacabotillos, Piraguas, y Lanchas*" que naufragan en los últimos 24 años, donde se pretende mostrar que el siniestro en todo caso no es fruto de la ignorancia o de error de navegación. Menciónanse las

siguientes embarcaciones: la fragatilla *El Corazón de Jesús*; el paquebot *Júpiter*, que se pierde a la entrada al Callao “no por la ignorancia de su piloto”; la fragata *La Sacra Familia* que está gobernada por “un famoso piloto que con buenos documentos vino de España y por ningún caso merece el rótulo de ignorante”; el paquebot *La Balandra*; el de igual clase *La Gallegos*; la fragatilla muy pequeña *Aránsuza* (sic); el paquebot *Santo Domingo*; la fragata *Soledad*; el paquebot *El Zapallo*; la fragata *Soledad de Parra*; los bergantines *Diligente* y *Santo Tomás*; la fragata *Escalda*; el paquebot *San Rafael*; la goletilla *Pejerrey*; el capabot (sic) *Merceditas*; “el ridículo Paquebotillo de Velásquez”, los paquebotes *Carelmapu*, *Gran Poder* y *Cristo*; el pacotillo *Aránzazu*; el pacobotillo *Monserate*; la fragata *Balbaneda* (sic); los paquebotes *Papudo* y *Venturita*; el chinchorro *El Sacramento*; la fragata *Fama*; el paquebot de Gómez; la goleta *San Pedro Regalado*; el navío *San Pablo*; el paquebot *El Rayo*; el navío *Santa Ana*.

En el análisis de cada uno de estos siniestros se insiste en diversos factores que lo explican y no en la impericia de los pilotos¹⁰⁵.

Para formular una relación siquiera indiciaria de los hombres dedicados al comercio marítimo o vinculados con éste desde el Callao, pueden mencionarse los siguientes nombres, algunos como Pedro Abadía con significación especial en la vida económica de las postrimerias del Virreinato: Vicente Larriva, Juan Miguel de Castañeda, Conde del Villar, D. M. Arrieta, Domingo Ramírez de Arellano, Martín e Isidro Izaza, Fernando del Mazo, Miguel Fernando Ruiz, Joaquín de Asín, Pablo Hurtado, Manuel de Arámburu, Tomás Lopategui, Javier María de Aguirre, José Urrutia, Francisco Parga, Cayetano Bacarreza, Francisco de Inda, Manuel de los Heros, Izcue, Sánchez Quiróz, José Rodulfo, Francisco A. Manzano, José de San Martín, Bernardo Soffia, el marqués de Fuente-Hermosa, Miguel Rodríguez, Andrés Revoredo, Manuel Rivas, José Ignacio Palacios, Juan de Dios Tirapegui, Antonio Varas, Francisco A. de Izcue, José María Verdugo, José Arismendi, Miguel Almorza, Joaquín Campino, Ignacio y Manuel de Santiago, José Correa e Irizarri, José Francisco Abasolo, Joaquín María Ferrer, Benito Cristi, José A. Chapartegui y N. Mata, Antonio Varas, Manuel Arrieta, Ramón Vendrell, Miguel Almorza y Tomás Gallegos, Nicolás Noé, Isidro Andrade, Miguel Fernando Ruiz, Manuel de la Torre, José Manuel Gómez, Pedro Morales, Fernando del Mazo, Francisco Ramírez, Agustín Caldas, José B. Andrade y Manuel Cuadros, Antonio Sosa, José Ponce, Juan Panero, Fernando Vásquez, Guillermo Echeppare, Andrés Barrios, Francisco Carratalá, Diego Galloso, José

COMERCIO MARITIMO

Antonio Nacarino, Manuel Garrido¹⁰⁶, José Correa, dueño de navío; José Erausquin, que atiende en la calle de la Coca en la casa de Juan Migual de Mendiburu; el conde de San Donás, Francisco José de Mendizábal, José de Riglos, representante de las provincias del Plata y que aparece mencionado en la calle de la Trinidad; José Arze, Cristóbal Murrieta, Andrés Lizaur, Luis Macala, Juan Hayworth y C., en la calle de Valladolid; Félix Blanco, colaborador de Pezuela y factor de la Compañía de Filipinas; Ildefonso Antonio de Gereda, en la calle de la Concepción; Manuel Angulo, Cristóbal Armero, Joaquín María Ferrer, Manuel de la Torre, Miguel Rodríguez, en la calle de Ibarra; Juan Sabugo, José Matías de Elizalde, Nicolás Basanilla, Jacinto Bexarano, el Marqués de Casa Concha, Juan Miguel de Marticorena, en la calle de Valladolid; Juan Ignacio Blaque, en la calle de la Merced; Ramón de Errázuriz en la calle de San José; Francisco Sales Vidal, y tantos más¹⁰⁷.

Al lado de estos hombres no es ocioso decir una vez más cómo navegan por las aguas nuestras, buques de diversas banderas, con múltiples propósitos, al lado de las embarcaciones nuestras. Con las unidades de las estaciones navales de Inglaterra y de Francia se pueden citar los casos de la corbeta portuguesa *Ana de Ríos*; de la corbeta rusa *Kamtchatka* y la fragata de la misma bandera *Suvarof*; el bergantín alemán *Herman*, el bergantín francés *Haute-Loire*; el bergantín de comercio angloamericano *Warrior*; la fragata portuguesa *Ceres*, y los múltiples balleneros y mercantes de Francia, Estados Unidos e Inglaterra. En fin, las páginas dedicadas a presentar las principales rutas de esos años ofrecen la mejor visión de esta presencia, a la manera de un mosaico sin término, de embarcaciones de diverso tipo que unen al Perú con los rincones del mundo.

PLANTEAMIENTO DEL COMERCIO EN EL PERU INDEPENDIENTE.

El Reglamento de Comercio Libre de 1778, es la disposición legal más importante que en la materia se dicta durante el reinado de Carlos III. Esta norma tiene notoria significación y sobre ella se trata ya al hablar del sistema de comercio en el siglo XVIII.

En la época sanmartiniana, el Protector del Perú expide un Reglamento Provisional de Comercio promulgado el 28 de setiembre de 1821¹⁰⁸. Dicho Reglamento Provisional regula los principales aspectos comerciales del naciente Estado. Como es obvio, y se precisa más adelante, se trata de proteger y am-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

parar a los comerciantes peruanos, a la vista siempre los intereses de la Nación.

En este cuerpo jurídico se aprecia la importancia que se concede a la actividad mercantil, teniendo en cuenta la renta que para el fisco significan los derechos de aduana¹⁰⁹. En la parte preliminar del Reglamento en cuestión se habla de la defensa de la Patria contra el enemigo, se destacan las ventajas, acceso y fácil comunicación del puerto del Callao "...y la *conurrencia de Europa en busca de sus frutos preciosos...*"¹¹⁰, que lo transformarán en un emporio de la América del Sur; se tiene plena conciencia de cómo el comercio está en una situación precaria producida por la guerra.

En el artículo primero se estipula que todo buque amigo o neutral procedente de Europa, Asia, Africa o América tiene libre entrada a los puertos del Callao y Huanchaco¹¹¹. Para los efectos de las operaciones mercantiles propiamente dichas se designan consignatarios, los cuales deben ser ciudadanos del Estado del Perú. Se puntualizan con precisión los derechos de Aduana que deben pagar las mercancías y se distingue si ellas vienen en barcos de pabellón nacional o extranjero. Singularmente se precisa como veremos más adelante, el caso de todos los efectos importados y/o exportados en buques con pabellón de los Estados independientes de Chile, Provincias del Río de la Plata y Colombia.

Respecto a las mercancías que se introducen en los puertos del Callao y Huanchaco en buques con pabellón extranjero, se paga como único derecho de importación el 20% ad valorem: el 15% a favor del Estado y el 5% al Consulado¹¹². Los impuestos pertinentes deben ajustarse de acuerdo con el valor de la factura conforme a los precios corrientes de plaza. La tasa es distinta para los buques de las naciones amigas: Chile, Provincias del Río de la Plata y Colombia; en este caso debe pagarse por único derecho sólo el 18%, del cual el 15% se destina a los fondos del Estado, y los 3 restantes a los del Consulado¹¹³. Finalmente, los efectos que se internen en buques con pabellón del Perú deben pagar como único derecho de introducción el 16%: el 13% como fondos del Estado y los 3 restantes se destinan al Consulado¹¹⁴.

Se advierte el significado que tiene el Tribunal del Consulado, organismo colonial que continúa gravitando en la economía del Estado independiente. Es así como se le asigna un porcentaje de los derechos de importación de las mercancías.

En el artículo diez del Reglamento que se comenta se estipulan medidas proteccionistas a la incipiente industria del país, determinándose que todos los elementos que directamente perjudiquen a aquélla, como ropa hecha, blanca y de color,

COMERCIO MARITIMO

cueros curtidos, suelas, zapatos, botas, sillas, sofás, mesas, cómodas, coches, calesas, sillas de montar y demás manufacturas de talabartería, lampas, herraduras, velas de cera, esperma y cebo, pólvora, pagan el duplo respecto de los derechos de importación anteriormente señalados¹¹⁵.

Como un incentivo para el ingreso de elementos necesarios a la agricultura, minería, etc. y también para la promoción cultural, se establece exención de todo derecho de introducción, cualquiera que sea el pabellón del buque, para *"...los azogues, todo instrumento de labranza y explotación de minas, todo artículo de guerra, con excepción de la pólvora, todo libro, instrumentos científicos, mapas, imprentas y máquinas de cualquiera clase"*¹¹⁶.

Por otro lado, se decreta la abolición total de las denominadas aduanas interiores o secas, para que todo ciudadano pueda conducir de un punto a otro, por tierra, cualquiera clase de efectos mercantiles, con excepción de la plata sellada, el oro acuñado y los tejos de plata u oro, plata y oro labrados¹¹⁷.

Siendo el país básicamente minero, se establecen los derechos de exportación del oro y la plata. La plata sellada que se exporte debe pagar como único derecho el 5%, del cual se aplica el 3% para el fisco y el 2% restante como fondo del Consulado¹¹⁸. El oro extraído, en cualquier buque, debe satisfacer como único derecho el 2 1/2% del cual se destina 1 1/2 para fondo del Estado y el 1% restante para el Consulado¹¹⁹. Todas las demás producciones del Perú que se exporten en barcos con pabellón extranjero, deben pagar el 4% de derechos consulares sobre el avalúo¹²⁰. Si la exportación es en buques con pabellón de los Estados de Chile, Provincias del Río de la Plata y Colombia, disminuye el derecho de exportación al 3 ¼ % y se rebaja al 3% si la extracción se hace en buques peruanos¹²¹.

Este Reglamento contiene aparte de las disposiciones sustantivas otras de carácter procesal sobre la forma, el tiempo y modo de pagar los impuestos y otras estipulaciones en resguardo de los comerciantes minoristas. Tal por ejemplo la prohibición expresa a los consignatarios de vender al menudeo toda especie de mercancías en sus propios almacenes¹²².

Al legislar sobre el comercio de cabotaje se señala que pertenece exclusivamente a los buques y súbditos del Estado Peruano, mas, se contempla también la excepción —sobre todo en aquellas circunstancias que son de guerra— de permitirlo a los no nacionales, bajo un régimen de licencias específicas y con la condición que la mitad de la tripulación debe componerse necesariamente de súbditos peruanos, en el caso de buques extranjeros; y de una tercera parte en los buques

que se empleen en este comercio de cabotaje y que tengan pabellón de los Estados Unidos, de Chile, Provincias del Río de la Plata y Colombia¹²³.

Con el objeto de facilitar el transporte de aquellos productos nacionales, de un punto a otro de la costa, quedan habilitados como puertos menores, con su respectiva Aduana, los de Paita, Huacho y Pisco. En estos últimos tres puertos, sólo se puede realizar el comercio interno y cualquiera que introduzca en ellos productos extranjeros sufrirá la pena del decomiso, y además el capitán del buque, la pérdida de éste. Igual sanción se aplica a todas aquellas personas que realizan contrabando¹²⁴.

Este Reglamento de setiembre de 1821 es, pues, un instrumento sucinto y provisorio que se promulga hasta que se publique otro más amplio y metódico.

En junio de 1826¹²⁵ se expide un nuevo Reglamento de Comercio que recoge la experiencia mercantil en estos primeros años de la República y sistematiza las disposiciones sobre la materia. De este Reglamento de 1826 se tratará en su oportunidad.

En el entretanto se dicta un conjunto de normas, muchas de ellas casuísticas que regulan aspectos diversos del comercio marítimo conforme a los "principios liberales" vinculados con la "prosperidad del país". Una prueba de ello es el decreto de 24 de noviembre de 1821, en el cual se define la forma como los propietarios de buques pueden obtener patentes de mercancías. Esta ordenanza es ratificada en abril de 1822 por un nuevo dispositivo, donde se establecen plazos para solicitar dicha patente¹²⁶.

El 14 de enero de 1822 se expide un Suplemento a los Reglamentos provisionales de Comercio; háblase de los derechos que deben pagar los efectos de Europa y Asia "*...que habiendo variado de dominio, se extraigan por el puerto del Callao á los de Chile, Guayaquil, y demas que se expresan*". Este suplemento aparece suscrito por San Martín y está refrendado por don Hipólito Unanue¹²⁷.

Como queda dicho líneas arriba, no son pocas las disposiciones que en este lapso consideran el Comercio. Hay por ejemplo, aclaraciones sobre el denominado derecho de anclaje, fianzas¹²⁸, introducción de artículos alimenticios como trigo, harina, arroz, carnes y sebos, etc. Para esta introducción de alimentos se estipula que no se paguen otros derechos que los impuestos del Reglamento de cabotaje a los nacidos en el Perú que navegan en barcos de bandera nacional, aun cuando la introducción en referencia se lleve a cabo en barcos de pabellón y tripulación extranjeros¹²⁹. Hay asimismo dispositivos referen-

tes a los propietarios o consignatarios de los buques extranjeros destinados al tráfico de cabotaje en el país¹³⁰; regulaciones del comercio de Chile, determinándose, por ejemplo, que por ninguno de los puertos mayores se admita cargamento de Chile que no venga con registro cerrado de aquel Estado "...so pena de incurrir en comiso"¹³¹.

Con el objeto de proteger la agricultura del país, el año de 1825 el Consejo de Gobierno determina que el expendio y cómoda exportación de productos agrícolas se efectúe por todos los puertos menores de la República, sea cual fuere el pabellón del buque que los reciba a bordo, previo el conocimiento de las respectivas aduanas¹³².

El 27 de julio de 1825 se dicta una norma en virtud de la cual los propietarios de buques que deseen obtener patentes de mercancía deben practicar las diligencias que prescribe el decreto de 24 de noviembre de 1821 con la sola modificación siguiente: "*El dueño del buque y su capitán deberán ser precisamente ciudadanos del Perú, y la mitad de su tripulación se compondrá de individuos de los estados independientes de la América del Sur*"¹³³.

Por Decreto de 17 de agosto de 1825 se establecen modificaciones en los derechos de aduana respecto a las mercaderías extranjeras¹³⁴. El 25 de agosto de 1825 se atiende a los derechos de anclaje, su forma de pago y se determina que: "*Ningun buque, aunque vaya en comision del servicio, podrá dar la vela sin acreditar previamente haber pagado dichos derechos*"¹³⁵.

Por Decreto de 24 de octubre de 1826 se establece que la República admitirá "...ademas en cualquiera de sus puertos mayores, cargamentos de mercaderías españolas en buques de cualquiera pabellón, con tal que estos presenten diez quintales de azogue por tonelada"¹³⁶, dispositivo encaminado a conseguir más fácilmente el azogue necesario para el trabajo de las minas.

Seguramente por algunas irregularidades y contrabando, el Consejo de Gobierno determina que debe cesar absolutamente el comercio extranjero por Pisco que provisionalmente ha habilitado como puerto mayor, el mismo que queda autorizado sólo para el comercio de cabotaje¹³⁷.

Por Decreto de 15 de marzo de 1825 se determina que a partir de dicha fecha "...toda licencia, que se conceda á los buques, para navegar, será firmada por solo el ministro de estado, en el departamento de Guerra y marina"¹³⁸.

Una nueva reforma al Reglamento de Cabotaje, de 18 de octubre de 1821, la encontramos en el Decreto de 10 de mayo de 1825, que se refiere a la extracción de caldos por el puerto

de Pisco; allí se fijan los derechos de aguardiente y vinos según el puerto de destino y buques en que se extraigan¹³⁹.

El 6 de junio de 1826 se expide un nuevo Reglamento de Comercio que abroga los anteriores. Este Reglamento consta de nueve secciones, a saber:

primera: Comercio extranjero (importación),

segunda: Derechos de importación extranjera,

tercera. Libertad de derechos en la importación,

cuarta: Aumento de derechos en la importación extranjera,

quinta: De los reembarques y transbordos,

sexta: De la exportación,

sétima: Del comercio de cabotaje,

octava: Del comercio por tierra.

Sección Novena: Previsiones.

En la parte considerativa el Consejo de Gobierno señala al comercio como una de las primeras fuentes de la prosperidad y riqueza de los Estados, razón por la cual debe ser estimulado "*...por leyes protectoras y benéficas, de manera que la libertad que se le conceda, ó restricciones á que se le sujete, sean los medios mas eficaces de promover el fomento de la industria nacional en todos sus ramos, y de adelantar al mismo tiempo los ingresos del erario público...*"¹⁴⁰. Se acota que el Reglamento en cuestión se da "*...bajo de las bases mas liberales, que le han permitido las circunstancias...*"¹⁴¹.

LAS IMPORTACIONES

Son interesantes los dispositivos del Reglamento. El primero de ellos determina que: "*Los buques de naciones amigas ó neutrales, sea cual fuere su procedencia, tendrán libre entrada en los puertos mayores del Perú, que son por ahora el Callao, Islay, Arica, Huanchaco y Payta*"¹⁴².

En virtud de lo dispuesto por el artículo segundo, el Gobierno no protege en forma expresa a los buques y mercancías que llegan a los puertos del Perú; y sus dueños quedan sujetos a las leyes del país en la parte que les corresponde¹⁴³.

Los artículos siguientes, hasta el décimo, se refieren a la forma de desembarcar las mercancías, modo y plazo de presentación de los manifiestos de embarques¹⁴⁴.

En la segunda sección del citado reglamento, se estipula que todos los efectos que se introduzcan con pabellones extranjero o nacional, pagan por único derecho un 30% de impuestos. Para el cobro de los referidos derechos debe nombrarse una comisión integrada por dos comerciantes y dos empleados de la aduana los que elaborarán, cada seis meses, un arancel ajustado a los valores vigentes en la plaza.

COMERCIO MARITIMO

Se precisa que cualquier artículo, que al tiempo de su reconocimiento en la aduana, aparezca en mayor cantidad que la expresada en el manifiesto o factura, "*...no excediendo su valor de un tres por ciento, comparado con el todo pagará por este, derechos dobles; mas si pasare de él, caerá el exeso en comiso, aún cuando sean los artículos de los que no causan derechos*"¹⁴⁵.

En los artículos 14 y 15 se analiza el procedimiento y monto de los derechos si se advierten faltas de artículos o mercancías o diferencias en su calidad o especie¹⁴⁶.

Cualquiera que sea el pabellón del buque, se libera de todo derecho de introducción a los siguientes artículos: el oro y la plata en pasta o moneda; los azogues; todo instrumento de labranza y explotación de minas; todo artículo de guerra, a excepción hecha de la pólvora; toda clase de instrumentos que sirven para las ciencias y la cirugía; toda clase de máquinas útiles para la agricultura y las artes; las imprentas y los útiles de ellas; todos los útiles necesarios para la pesca; todos los libros impresos que no son contrarios a la moral, ni cuyo objeto principal y directo sea atacar la religión del Estado; las estampas sueltas o en cuadernos "*...de principios de pintura, de escultura y agricultura; y los modelos de diseños de varias artes que sirven para la enseñanza, con tal que no ofendan á la religión ni á la moral*"; la música impresa o escrita; simientes de plantas y plantas ya prendidas; lino y cáñamo rastrillado y sin rastrillar, el pescado seco y salado siempre y cuando se introduzca en buques del Estado¹⁴⁷.

En la sección cuarta se contemplan los mayores gravámenes que deben pagar aquellos artículos considerados perjudiciales a la agricultura o a la industria del país. En efecto se grava en un 80% más a las siguientes especies: los aguardientes, los jabones, los sombreros, la ropa hecha blanca y de color, los zapatos y botas, la pólvora, el salitre y el azufre, las herraduras, el azúcar, los tocuyos, las telas burdas equivalentes a bayetas y "bayetones de tierra", el tabaco, el aceite de comer y la manteca de cerdo, los cueros curtidos, las sillas de montar y demás manufacturas de talabartería, las velas de cera y de sebo, mesas, sofás, cómodas, silletas, coches, calesas y catres¹⁴⁸.

Los artículos 20 y 21 estipulan la forma de pago de los derechos de introducción, la forma de justipreciar las mercancías que sufren algún detrimento, los derechos de almacenaje de los artículos guardados en el puerto de destino, o que estén en tránsito, y otros aspectos vinculados con la administración de la Aduana y la prohibición de ventas al menudeo, en los almacenes¹⁴⁹.

DE LOS REEMBARQUES Y TRANSBORDOS

Los propietarios o consignatarios que han introducido mercancías, pueden reembarcarlas pagando previamente un dos por ciento ad valorem si es que aquéllas se han depositado en los almacenes de la aduana; mas si las especies se hallan en poder de los interesados debe satisfacerse la totalidad de los derechos establecidos, sin ninguna rebaja.

Los transbordos quedan prohibidos; y sólo en los puertos mayores pueden permitirse, en casos inevitables. Si después de transbordada alguna mercadería se quisiera internarla *"...adeudará los derechos de arancel sin descuento de lo pagado por el trasbordo"*¹⁵⁰

EXPORTACION

La plata sellada que se exporta, en cualquier buque, debe satisfacer un impuesto del 5%¹⁵¹; si se exporta oro sellado, también en cualquier buque, debe pagar como único derecho un 2%¹⁵². Queda absolutamente prohibida la extracción de pastas de plata en piñas y barras y las de oro en tejos y polvo bajo la pena de comiso¹⁵³. Quedan exceptuados de esta prohibición, la plata y el oro labrado con la expresa condición de pagar el 13% *"...en la plata sobre el avaluo de seis pesos el marco, y el cuatro por ciento en el oro, sobre el de dos pesos el castellano"*¹⁵⁴. Asimismo queda expresamente prohibido a toda persona extraer dinero *"...que exeda de veinte y cinco pesos, sin haber pagado sus derechos, y sacado la guía correspondiente, bajo la pena de comiso"*¹⁵⁵.

El resto de producciones ya sean naturales o industriales del país, exportadas en barcos de pabellón extranjero pagan un cuarto por ciento de impuesto sobre el avalúo de precios corrientes de plaza¹⁵⁶.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 38 están libres de todo derecho las mismas producciones, si se extraen en buques con pabellón del Estado del Perú¹⁵⁷.

DEL COMERCIO DE CABOTAJE

El comercio de cabotaje sólo puede hacerse, en conformidad con lo estipulado por el artículo 40 del Reglamento, en buques con pabellón del Perú; cuando no hay barcos nacionales es posible para los extranjeros este tipo de comercio, previa licencia que debe otorgar el Gobierno, por el plazo de un año, vencido el cual debe solicitarse nuevo permiso.

COMERCIO MARITIMO

El artículo 42 determina que: "*Son nacionales, los buques de la propiedad de ciudadanos y naturales del Perú, registrados con las formalidades legales en la comandancia jeneral de marina y consulado, y cuyo número total de marineros se componga de la mitad, á lo menos, de naturales del Perú*"¹⁵⁸.

El comercio de cabotaje se realiza, además de los puertos mayores, en los de Ilo, Nazca, Huacho, Casma y Pacasmayo. Posteriormente se incorpora a este comercio el puerto de Pisco¹⁵⁹.

El cabotaje sólo puede efectuarse con productos del Perú y un minucioso registro; si se efectúa con producciones extranjeras debe realizarse el pago total de los derechos de internación en las aduanas de los puertos mayores y también bajo registro y "*...documento de solvencia*"¹⁶⁰.

La contravención de los anteriores requisitos es castigada con la pena de comiso de las mercancías y la pérdida de los buques para los Capitanes¹⁶¹. Si el negociante a quien se decomise las mercancías, es natural del país, sufre además la pena del destierro de 6 meses a dos años, según la gravedad de la falta¹⁶².

DEL COMERCIO POR TIERRA

Así como en el Reglamento de 1821, se estipula la abolición de las aduanas interiores, y determinase que las mercancías pueden conducirse con la guía de su procedencia libremente, de un punto a otro del país, siempre y cuando este comercio esté en manos de ciudadanos del Perú¹⁶³.

Los Prefectos, Intendentes y Gobernadores quedan encargados de inspeccionar las guías pertinentes, bajo su responsabilidad¹⁶⁴. El artículo 52 determina que los productos naturales e industrias del Perú, no devengan derecho de alcabala en los lugares de su procedencia, transporte y consumo, excepción hecha de los licores que continúan pagando los derechos establecidos, "*...á excepcion del seis por ciento de aumento de valores en su introducción á las provincias*"¹⁶⁵.

PREVENCIONES

En esta última parte del Reglamento se determina que los buques que salen de los puertos mayores o menores del Perú deben abrir registro y correr sus pólizas¹⁶⁶. Aparte de otras disposiciones transitorias se expresa formalmente que la presente ley reglamentaria "*...deroga la provisional de 28 de setiembre de de 1821, posteriores esplicaciones, y cuantas leyes y decretos se opongán á ella*"¹⁶⁷.

NOTAS AL CAPITULO

1. *Idea General del Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. I, N° 1, fol. 3.
2. *Ibidem*, fol. 5.
3. *Ibidem*, fol. 6.
4. *Disertación Histórica y Política sobre el Comercio del Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. I, N° 23.
5. *Ibidem*, N° 24, fol. 228.
Sobre el tema del trigo es importante el estudio de Oscar Febres Villarroel: *La crisis agrícola en el Perú en el último tercio del siglo XVIII*, en *Revista Histórica*, T. XXVII, 1964, pp. 102 a 199.
6. *Disertación Histórica y Política sobre el Comercio del Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. I, N° 26, fol. 237.
7. *Ibidem*, fol. 238.
8. *Reglamento para el Comercio Libre (1778)*, en PUENTE CANDAMO, José A. de la... *La Emancipación en sus Textos*.— T. I, cap. V, p. 104.
9. *Ibidem*, p. 114.
10. *Ibidem*, p. 120.
11. HAENKE, Tadeo... *Descripción del Perú*.— p. 61.
12. *Ibidem*, p. 68.
13. VARGAS UGARTE, Rubén... *La Carta a los Españoles Americanos de Don Juan Pablo Viscardo y Guzmán*.— p. 101.
14. *Ibidem*, pp. 100-101.
15. *Ibidem*, p. 123.
16. RIVA AGÜERO, José de la... *Manifestación Histórica y Política de la Revolución de la América y más especialmente de la parte que corresponde al Perú, y Rio de la Plata*; en *Boletín del Museo Bolivariano*, Año II, N° 14, Enero-Marzo de 1930, p. 74.
17. GIL DE TABOADA, Francisco... *Memoria*.— cap. VII, p. 105.
Abascal en sus Memorias subraya la importancia de las faenas del comercio: "El Comercio marítimo tiene hoy sobre todas las demas ocupaciones que se conocen un lugar mui distinguido por el interés que reporta al Principe cuyos Vasallos lo abrazan con mayor extención y conocimientos".— ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 377.
18. GIL DE TABOADA, Francisco... *Op. cit.*, cap. VII, p. 106.
19. WARD, Bernardo... *Proyecto Económico*.— Parte II, cap. VIII, p. 289.
20. *Ibidem*, Parte I, cap. XIV, p. 132.
21. *Ibidem*, Parte II, cap. I, p. 228.
22. *Ibidem*, cap. V, p. 284.
23. VARGAS UGARTE, Rubén... *Informe del Tribunal del Consulado de Lima, 1790*, en *Revista Histórica*, T. XXII, 1955-1956, pp. 286-310.
24. *Ibidem*, p. 281.
25. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. X, N° 334, fol. 181.
26. *Ibidem*, T. I, N° 11, fol. 107.
27. VILLALOBOS, Sergio... *El Comercio y la Crisis Colonial*.— Santiago de Chile, 1968.
Villalobos en el análisis de las discordancias económicas presenta reflexiones seriamente objetables y sin la necesaria crítica.
28. Son interesantes las referencias a fletes que aparecen en el informe del Consulado.
29. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. X, N° 326, fol. 118.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

30. *Ibidem*, T. V, N° 168, fol. 244.
31. *Ibidem*, N° 160, fol. 179.
32. BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1922, anexo 2, del 2 de setiembre de 1811.
33. *Ibidem*, Doc. N° 1873, del 8 de febrero de 1813.
34. *Guía Política Eclesiástica y Militar del Virreynato del Perú*... Año de 1797, p. 22 anexa.
35. *Ibidem*, p. 64 anexa.
Ver igualmente, *Mercurio Peruano*, edición facsimilar, T. XI, N° 364, fol. 143.
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*.— Primer periodo, capitulo preliminar, pp. 19-21, registra resúmenes interesantes.
36. *Guía Política, Eclesiástica y Militar del Virreynato del Perú*... Año de 1793, p. 50.
37. *Ibidem*, Año de 1794, p. 20 anexa.
38. *Ibidem*, Año de 1795, p. 20 anexa.
Ver además, en *Mercurio Peruano*, edición facsimilar, T. V, N° 146, fols. 63-64.
Ibidem, T. III, N° 100, fols. 283-284.
Ibidem, T. VIII, N° 276, fols. 277-279.
Ibidem, T. X, N° 346, fols. 271-272.
Ibidem, T. II, N° 39, fol. 40.
Ibidem, T. XI, N° 369, fol. 186.
Ibidem, T. X, N° 343, fol. 254.
Ibidem, T. I, N° 19, fol. 176.
Interesan las siguientes referencias:
Se alza la prohibición de embarcar para Indias cintas, listonería, medias de seda, loza, hilo, manufacturas de hilo extranjero, con tal que los buques lleven igual cantidad de mercaderías nacionales.— MATRAYA, Juan José... *El Moralista*.— T. I, p. 417. Real Orden del 6 de octubre de 1790.
Envío de "...la quina llamada Calisaya..." a la Real botica.— *Ibidem*, p. 446. Real Orden del 16 de marzo de 1796.
Que los embarques de plata deben ir comprendidos en los registros de los buques.— *Ibidem*, p. 449. Real Orden del 20 de agosto de 1796.
Sobre comercio de cueros al pelo de caballo.— *Ibidem*, p. 482. Real Orden del 30 de febrero de 1803.
"Sobre la libertad, y privilegios que concede S. M. á todos sus Vasallos que ocurran á la Costa de Africa al tráfico de Negros.
Excmo Señor = Siendo la Nación Española una de las que mas frecuentaban las Costas de Africa en solicitud de Negros, ántes que se celebrase el primer asiento con los Ingleses, y conociendo S. M. las utilidades que se podrán seguir al Estado de que nuestros comerciantes vuelvan á emprender este tráfico directo, se ha dignado conceder, con el fin de promover tan importante objeto, las gracias siguientes.
Que todo Español pueda hacer estas expediciones desde cualquiera de los Puertos de España ó América.
Que la tripulación de los Buques Negreros pueda ser la mitad Estranjería, debiendo ser la otra mitad y el Capitan precisamente Españoles.
Que todo lo que se embarque para este tráfico directo sea libre de derechos.
Que los Buques de construccion extranjera que se componen para el preciso efecto del comercio de Africa sean exentos de pagar el derecho de extranjería y qualquiera otro".— *Mercurio Peruano*, edición facsimilar, T. VIII, N° 271, fols. 235-236
"Que se cierre el puerto del Callao al comercio extranjero. A instancias de Guerra y por hallarse próxima a salir de Cádiz la gran expedición..."

NOTAS AL CAPITULO

- GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. II, pp. 175 y 48.
- PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— pp. 494, 496, 394, 203, 89, 90, 168, 169, 713, 714, 737, 274, 275, 246, 128, 520, 521, 398, 527, Prólogo p. XXI.
39. *Asuntos Económicos. Informes y Oficios del Tribunal del Consulado*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXI, vol. 1º, p. 120. Edición y prólogo de Alberto Tauro.
40. *Ibidem*, pp. 87 y 93.
41. *Ibidem*, pp. 312-313 y 364.
42. *Ibidem*, pp. 295-296.
43. *Ibidem*, p. 292.
44. *Loc. cit.*
45. *Ibidem*, pp. 283-278.
46. *Ibidem*, pp. 228-227.
47. *Ibidem*, pp. 137-138, Valen otras referencias: sobre decomisos, *Ibidem*, pp. 184-185; administración de puertos, *Ibidem*, pp. 176-177; remate de una nave, *Ibidem*, pp. 171-173; contrabando, *Ibidem*, pp. 132-133; registro de buques, *Ibidem*, pp. 117-119.
48. DÍAZ-TRECHUELO, María Lourdes... *La Real Compañía de Filipinas*.— cap. I, p. 27.
49. *Ibidem*, cap. VIII, pp. 228-229.
50. *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 2º, pp. 46-50. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
51. *Ibidem*, pp. 79-107, 108-113.
52. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 703-704.
53. Es ésta la razón por la cual no pueden salir las dos fragatas para Guayaquil, provocando la ira en el Virrey.
54. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 704.
55. *Loc. cit.*
56. *Loc. cit.*
57. Llega al Callao el 28 de marzo, procedente de Burdeos, con escala en Valparaíso.
58. Llega al Callao el 31 de marzo y según dice su capitán viene de Liverpool.
59. Ancla en el Callao el 13 de abril, en viaje desde Nueva York con escala en Río de Janeiro.
60. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 704-705.
61. *Ibidem*, p. 706.
62. *Loc. cit.*
63. *Ibidem*, p. 707.
64. *Ibidem*, pp. 706-707.
65. *Ibidem*, p. 709.
66. *Loc. cit.*
67. *Ibidem*, pp. 709-710.
68. *Ibidem*, pp. 713-714.
69. *Ibidem*, p. 714.
70. *Ibidem*, p. 720.
71. *Ibidem*, p. 723.
72. REGALADO, Liliana y SALINAS, María... *Apuntes sobre la actitud del Consulado limeño en la etapa emancipadora*, en Quinto Congreso Internacional de Historia de América, T. III, pp. 271 a 291, Lima, 1972.
73. *Ibidem*, p. 284.
74. Public Record Office. A.D.M. 1/23. Londres, 24 de mayo de 1817 y 28 de noviembre de 1817.
75. *Ibidem*, A.D.M. 1/24. Londres, 10 de octubre de 1818.
76. *Ibidem*, 22 de junio de 1819.
77. *Ibidem*, A.D.M. 1/25. Londres, 29 de noviembre de 1819.
78. Celia Wu de Brading realizó una seria investigación en el Public Record Office.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Los documentos que aportó y que ahora se estudian aparecen en el IV volumen dedicado a la Marina en la Colección Documental del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, cedido por la Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú.

79. ROMERO, Fernando... *Rodriguez de Mendoza: Hombre de lucha*.— Lima, 1973.
En 1826, es motivo de controversia entre el gobierno peruano y el Comodoro Oficial más antiguo en el mando de los buques de S.M.B. en el Pacífico el embarque en las fragatas inglesas la *Briton* y la *Tartar*, de caudales existentes en los Castillos del Callao.
80. Como lo expresamos en la introducción de esta obra debemos reiterar nuestro agradecimiento a Margarita Guerra Martiniere, quien nos ha facilitado valiosas fichas sobre el tema de las estaciones navales francesas. Archivo Nacional de París. Serie BB4 - Marina. Legajo 447 - pp. 290-291.
81. Félix Denegri en sus útiles consideraciones estudia los testimonios de Francisco Javier Mariátegui, Nemesio Vargas, y el Padre Vargas Ugarte. Sobre el tema de las relaciones internacionales durante la Emancipación —materia que no pertenece a nuestros objetivos— es muy valioso el estudio de Ella Dunbar Temple: *La posición de las grandes potencias ante la Emancipación Hispanoamericana y la política internacional del Perú en sus primeras relaciones diplomáticas*, en Documenta. Lima, 1965, N° 4, pp. 359 a 381.
82. MANNING, William R. ... *Correspondencia Diplomática de los Estados Unidos concerniente a la Independencia de las Naciones Latinoamericanas*.— T. I, pp. 50-51.
83. *Ibidem*, p. 50.
84. *Ibidem*, pp. 53-54. *Ibidem*, T. II, p. 1095. *Ibidem*, T. III, p. 2065. El viaje lo realiza Prevost en el *Ontario*, su Capitán Biddle. Ver igualmente, *Ibidem*, T. I, pp. 642-647.
85. *Ibidem*, p. 170.
86. *Ibidem*, T. III, p. 2127.
87. *Ibidem*, T. I, p. 646.
88. *Ibidem*, T. II, p. 1089.
89. *Ibidem*, p. 1236.
90. *Ibidem*, p. 1243.
91. *Ibidem*, p. 1295.
Hay interesantes opiniones de Prevost sobre Cochrane, San Martín y el Protectorado. Ver *Ibidem*, T. III, pp. 2066 y siguientes.
92. *Ibidem*, p. 2078.
93. *Ibidem*, p. 2094.
94. *Ibidem*, T. II, p. 1101.
95. *Ibidem*, T. III, p. 2128.
96. *Ibidem*, T. I, p. 322.
97. WEBSTER, C. K. ... *Gran Bretaña y la Independencia de la América Latina*.— T. I, pp. 709 y 485.
98. *Ibidem*, p. 723.
Es simpática la referencia al contacto con Bolívar.
99. *Idea General del Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. I, N° 1, fol. 5.
100. *Loc. cit.*
101. *Lista de los Navios, Fragatas, y Paquebotes, que existen...*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. I, N° 24. Estado N° 3.
102. *Loc. cit.*
103. VARGAS UGARTE, Rubén... *Op. cit.*, en Revista Histórica, T. XXII, 1955-1956, p. 300.

NOTAS AL CAPITULO

104. *La Marina 1780-1822*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VII, vol. 1º, p. 435 a 442. Edición y prólogo del Capitán de Navío A.P. Julio J. Elías.
105. *Ibidem*, pp. 323 a 338.
106. *Ibidem*, pp. 435 a 442.
107. Para el estudio de los comerciantes integrantes del Tribunal del Consulado en los días de la Independencia es muy interesante el conjunto de documentos publicado por Alberto Tauro; en especial los que se refieren al "cupó para auxilio del Estado". *Asuntos Económicos, Informes y Oficios del Tribunal del Consulado*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXI, vol. 1º. Edición y prólogo de Alberto Tauro. Asimismo es fuente para conocer el tema de los comerciantes que se retiran del Virreinato.
108. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— T. I, cap. VII, p. 176.
109. OTERO, José Pacifico... *Historia del Libertador Don José de San Martín*.— T. III, Apéndice Documental, Doc. A, p. 818.
110. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*.— T. I, p. 33, N° 65.
111. *Loc. cit.*
112. *Ibidem*, p. 34, N° 65, art. 6.
113. *Ibidem*, art. 8.
114. *Ibidem*, art. 9.
115. *Ibidem*, art. 10.
116. *Ibidem*, art. 11.
117. *Ibidem*, pp. 34-35, art. 12.
118. *Ibidem*, p. 35, art. 13.
119. *Ibidem*, art. 14.
120. *Ibidem*, art. 16.
121. *Ibidem*, arts. 17-18.
122. *Ibidem*, art. 23.
123. *Ibidem*, pp. 35-36, art. 24.
124. *Ibidem*, p. 36, arts. 25-26.
125. *Ibidem*, T. II, pp. 231 a 237, N° 43.
126. *Ibidem*, T. I, p. 82, Nos. 176-177.
127. MEDINA, José... *La Imprenta en Lima*.— T. IV, pp. 323-324.
128. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. I, p. 141, N° 60, 21 de febrero de 1822; p. 144, N° 64, 3 de marzo de 1822.
129. *Ibidem*, p. 204, N° 122.
130. *Ibidem*, p. 205, N° 123, art. 1º.
131. *Ibidem*, p. 208, N° 127, art. 2º.
132. *Ibidem*, T. II, p. 125, N° 123.
133. *Ibidem*, p. 141, N° 152, arts. 1º y 2º.
134. *Ibidem*, p. 151, N° 170, art. 1º.
135. *Ibidem*, p. 153, N° 173, arts. 3º y 4º.
136. *Ibidem*, pp. 326-327, N° 134, art. 5º.
137. *Ibidem*, p. 93, N° 84.
138. *Ibidem*, p. 84, N° 68.
139. *Ibidem*, p. 111, N° 106.
140. *Ibidem*, pp. 231 a 237, N° 43.
141. *Ibidem*, p. 231.
142. *Ibidem*, Sección primera, art. 1º
143. *Ibidem*, art. 2º.
144. *Ibidem*, pp. 231-232.
145. *Ibidem*, p. 232, Sección segunda, arts. 11, 12 y 13.
146. *Ibidem*, arts. 14 y 15.
147. *Ibidem*, pp. 232-233, Sección tercera, art. 17.
148. *Ibidem*, p. 233, Sección cuarta, art. 19.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

149. *Ibidem*, pp. 233-234, arts. 20 y 21.
150. *Ibidem*, p. 234, Sección quinta, arts. 30 y 31.
151. *Ibidem*, Sección sexta, art. 32.
152. *Ibidem*, art. 33.
153. *Ibidem*, art. 34.
154. *Ibidem*, art. 35.
155. *Ibidem*, art. 36.
156. *Ibidem*, art. 37.
157. *Ibidem*, art. 38.
158. *Ibidem*, Sección séptima, arts. 40-42.
159. *Ibidem*, art. 43.
160. *Ibidem*, art. 44.
161. *Ibidem*, art. 45.
162. *Ibidem*, art. 46.
163. *Ibidem*, pp. 235, 236, Sección octava, arts. 47-48.
164. *Ibidem*, p. 236, art. 49.
165. *Ibidem*, arts. 52-53.
166. *Ibidem*, Sección novena, art. 54.
167. *Ibidem*, pp. 236-237, art. 57.

A modo ilustrativo proceden las siguientes citas:

8 de diciembre. J.A. Rosas. Una relación de viveres embarcados y conducidos por la fragata Argentina.— A.H.M.P. ... Año 1821. Carpeta N° 1, legajo N° 10-R. Doc. N° 22.

15 de diciembre. D. Esteban Figueroa, comunicando que enviará sin retardo al puerto de Samanco las botijas de aguardiente que tiene a su cargo.— *Ibidem*, legajo N° 5-F. Doc. N° 12.

2 de diciembre. Juan Antonio Gordillo, expone motivos de la demora del pase al Ministerio de Guerra, de un expediente relativo al cargamento del bergantín Nancy.— *Ibidem*, legajo N° 6-G. Doc. N° 2.

15 de noviembre. Esteban Figueroa, comunicando estar prevenido para el cobro por derecho de tránsito de 1,300 cargas de cacao que se encuentran a bordo del bergantín Lucero.— *Ibidem*, legajo N° 5-F. Doc. N° 11.

1° de octubre de 1822. José Riglos, que se le conceda el desembarque de 200 onzas de oro, venidas en la fragata Venus.— A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 258.

19 de noviembre de 1822. "D. Ad. Brindeau y F. Drillet, ambos franceses, haciendo algunas propuestas al Gobierno para que se les permita pasar con varios artículos de comercio al puerto de Pisco en las fragatas francesas "Antigone" y "Bretagne", y comprar aguardientes".— *Ibidem*, p. 259.

"...se concede la venta del tabaco habano existente a la fecha en los buques del Callao..." Gaceta del Gobierno, del 15 de enero de 1823, N° 5.

"Dos oficios al Ministro de Hacienda sobre pago de derechos de 225 botijas de aguardiente pertenecientes al Estado remitidas por el General Antonio Gutiérrez de la Fuente de Pisco a Chorrillos en el bergantín "Juana".— Lima, febrero 19 y marzo 7 de 1825. Firmado: T. de Heres.— A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 334.

"Administración General de Aduana.— Dos oficios al Ministro de Hacienda, sobre importación de harinas, incluyendo dos razones, una de los buques que han descargado las harinas cuyos derechos han sido liquidados y otra de los derechos adeudados".— Lima, octubre 1° y 6 de 1825.— Firmado por Miguel Tenorio— *Ibidem*, p. 292.

Que no se permita la salida de fierro fuera de la ciudad, para impedir que caiga en poder del enemigo.— *Ibidem*, Año 1821, p. 6.

"Oficio al Ministro de Hacienda, transcribiéndole el decreto que dispone la devolución de 22 botijas de aguardiente embarcadas en la fra-

NOTAS AL CAPITULO

gata "Bretaña" y de propiedad de don Antonio Quintana".— Lima, Enero 29 de 1823. Firmado por Tomás Guido. Ibidem, Año 1823, p. 29.
"Decreto permitiendo interinamente la exportación de plata en pasta y oro a Trujillo". Julio 3 de 1823. Firmado por Riva Agüero. Ibidem, p. 2.
Es simpática como reflejo del ambiente polémico la "despedida" de "Un Naviero" en "VIVA LA PATRIA", de la *Poesía de la Emancipación*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T, XXIV, p. 279.

*

Dentro del subtítulo "Evolución del Comercio durante la Colonia", se estudian (pp. 115-121) diversos aspectos de orden económico que corresponden a 1821 y 1822, mas, que están entretnejidos con el tiempo virreinal y que interesa considerarlos de manera unitaria.

Capítulo XXVIII

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS I

En la época inicial del tiempo emancipador, nuestra navegación presenta algunos aspectos que la limitan. Esta limitación depende, en primer lugar, de su objeto mismo. Los hombres del *Mercurio Peruano*, lo advierten cuando dicen que:

"El Comercio de trigos nos hace frecuentar los Puertos de Chile: el de Maderas,... nos lleva á Guayaquil: finalmente, los situados y otros pequeños ramos nos proporcionan algunos viajes (sic) á Chiloé, Juan Fernandez, Valdivia y Panamá"^{1.*}

Pero, a pesar de esta visión primera, nuestra navegación adquiere mayor importancia como hemos de mostrarlo.

Una segunda limitación que señalan los mercuristas viene de los medios empleados. Reconoce el *Mercurio* que:

"En lo material se navega con economia y con aseo; pero en la parte científica estamos atrasados. No se piden auxilios á la Astronomía. La Maniobra no tiene mas preceptos que los de la imitación. Las Cartas hydrográficas que se consultan, son defectuosas por muchos principios: El arrumbamiento de las costas es mas paralelo de lo que lo figuran"^{2.*}

A esto hay que añadir las condiciones atmosféricas de nuestra costa donde *"...la niebla, que casi siempre cubre la Costa, y la oculta al navegante, lo precisa á unos rumbos obliquos que retardan mucho el plazo de los viajes (sic)"*^{3.*}

No se olvidan los criterios económicos; mejor aún, la utilidad que esta navegación podría representar a los particulares. Se lee en el mismo artículo sobre la Idea General del Perú, que:

*"Hasta los años de 1780 ó de 82 era un principio de riqueza para una casa de comercio el tener un navio propio empleado en el tráfico de la tierra. Sucesivamente como se han ido multiplicando las embarcaciones, los fletes han bajado de precio, y las ganancias son más repartidas"*⁴.*

Es agobiante el viaje por nuestro mar, en donde no hay variedad ni mayores islas que rompan la monotonía. Dice Haig que *"nada puede ser más fastidioso al viajero que navegar perezosamente al largo de esta costa desolada. La vista de un barco, en tal caso, es grande alivio porque parece asegurarnos de no estar solos en el mundo"*⁵.

Las rutas de navegación son diversas y a través de todo el tiempo emancipador, y hay algunas variaciones producidas por el curso de los acontecimientos.

Los puertos capitales de salida o de llegada —en el tráfico entre la Península y América— son Cádiz y el Callao. A éstos hay que añadir otros importantes, algunos de los cuales hoy no tienen el mismo valor para el comercio.

Revisando nuestras fuentes encontramos como puertos visitados: Panamá, Paita, Guayaquil, Valparaíso, Valdivia, Huacho, Arica, Talcahuano, Bilbao, Vigo, San Blas, Pisco, Chiloé, Mollendo, Santander, Providencia, Chancay, Huanchaco, Ancón, Manila, Acapulco, Pacasmayo, Montevideo, Coquimbo, Realejo, Concepción, Sonsonate, Iquique, Juan Fernández, Penco, Filipinas, Chincha, Quilca, Gibraltar, Cavite, y otros.

También son puntos de navegación: Janeiro, Calcuta, Londres, Lisboa, Liverpool, Boston, Baltimore, Bengala, Nueva York, California, Cronstadt, Monterrico en Alta California, etc.

Los tiempos de navegación son variables, de acuerdo al tipo de embarcación, la época, las circunstancias, los corsarios, etc.

Así, por ejemplo, hacia el final de la guerra, *"los barcos a vela demoraban cinco días para ir a Pisco, dieciocho a Islay y Arica, veintidós a Valparaíso, cuatro a Huanchaco y Lambayeque, seis a Paita, treinta a Panamá"*⁶. Veremos cómo estos tiempos son muy diferentes y variables en los años anteriores y para barcos de distinto tipo.

Es indudable que la ruta más importante es la que une Cádiz con Callao y viceversa, y sin embargo, hay épocas muy difíciles que comprometen una adecuada comunicación, no sólo mercantil, sino también epistolar entre autoridades metropolitanas y virreinales.

El 18 de diciembre de 1817, en carta fechada en Lima, don Manuel Vacaro decía a don José Vásquez Figueroa:

"Siendo tan escasas las correspondencias de la Península aun cuando lleguen á la Costa Firme, por falta de buques para la mutua dirección desde Payta, y tampoco los que del

*Callao hagan la navegación directa desde que las expediciones frecuentes obligan á echar mano de cuantos vienen, resulta que carecemos mucho tiempo de noticias y lo mismo sucederá ahí respecto á estos países*⁷.

Se procura tener el mayor cuidado al autorizar la salida de navíos desde Cádiz hacia el Mar del Sur. Esta preocupación es muy anterior a la etapa emancipadora, pues ya en la Junta de 19 de agosto de 1766 se definen pautas que serán respetadas por Juntas posteriores. La reglamentación es precisa, tiene por finalidad evitar la pérdida de navíos como consecuencia de los elementos naturales. A estas medidas será preciso, más tarde, agregar otras que eviten, o por lo menos atenúen, la acción de los insurgentes.

CADIZ

Siempre con nuestro criterio demostrativo, veamos algunos casos de navegación entre Callao y Cádiz.

La fragata mercante *Especulación* sale de Cádiz el 21 de mayo de 1818 y llega al Callao el 12 de noviembre del mismo año⁸, es decir luego de 5 meses y 22 días de navegación; 176 días en total.

En la misma ruta, el navío mercante *San José y las Animas*, alias *Aquiles*, emplea 4 meses y 17 días, pues sale de Cádiz el 2 de enero de 1791, llega al Callao el 19 de mayo, con un total de 138 días de navegación⁹. En este navío llegan a Lima: don Francisco de Gil y Lemus, Teniente de Fragata de la Real Armada; don Domingo Tristán, Teniente Coronel de Milicias de Arequipa¹⁰. La carga transportada por el *Aquiles* consiste en 287 tercios de papel sellado (sic); 8 cajones arpillados; 50 iden toscos con tabaco en polvo; 3,501 quintales de azogue en 2,334 cajones; 3,658 tercios; 457 cajones arpillados; 2,241 iden toscos, todo por cuenta de Su Majestad. Por cuenta de particulares, 145 "baletas" de papel; 290 bultos de caserillos listados bramante; 245 marquetas de cera; 762 barras de fierro con 361 quintales 20 libras. En fierro labrado: 78 codos para ingenio mineral; 2,308 combas; 999 azadones; 600 llantas; 118 paquetes de flexes; 191 cajones herrages, hachas y picos; 71 anclas; 4 ollas, y 3 paquetes de ferretería; 36 cajones y 11 barricas con 67 "...tres quarras quintales Clavazon"; 106 iden de azero con 212 iden¹¹.

En la nota aparecida en el *Diario de Lima*, se advierte "que de dicha carga de cuenta de Particulares los son con destino á Chile": 751 tercios de papel sellado; 44 cajones arpillados; 120 iden toscos; 11 marquetas de cera; 46 mangetas de vayeta; 1 churla de canela; 21 baletas de papel; y 4 frasqueras¹².

Pero esto no es todo; el navío también trae al Callao, 16 cajones ojas (sic) de lata; 2 barticas; 21 churlas de canela; 10 barriles; 47 mangetas de vayeta; 4 cajitas; 14 catricofres; 4 emboltoritos

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

(sic); 49 frasqueras; 5 paquetes; 8 bahules; 1 juego de ruedas, y baras correspondientes a un birloche; 6 sillas poltronas¹³.

Según el registro los valores de los géneros conducidos por el *San José y las Animas*, cuyo Capitán y Maestro es don Manuel Calvo, asciende a:

	<i>Reales de vellon en Registro</i>	<i>Pesos con el aumento del 20 por 100</i>
Extranjeros	13.062.354	1040906:2.3 quart.
Españoles	11.015.844	877825:0. medio
TOTAL	24.078.198	1918731: 3 quart ¹⁴ .

La fragata de comercio conocida como la *Trujillana*, llega al Callao procedente de la Península —no se especifica el puerto— a las 5 1/2 de la tarde del 21 de enero de 1809, tras 113 días de viaje¹⁵. Entre las noticias que trae destaca que en España “...*queda organizada la junta central cuya cabeza es el S.or Conde de Florida blanca...*”¹⁶. Aunque sin especificar tiempo de navegación, Urteaga da cuenta de cómo el 29 de enero de 1809, “...*como á las 5 de la tarde llegó al Puerto la fragata el S.n Fulgencio...*”, y añade que “...*se dice regresara —a la Península— con los caudales del donativo p.a las actuales circunstancias...*” y que en ella vino “...*el palio del actual S.or Arzobispo...*”¹⁷. El año siguiente, 1810, la fragata de comercio *Gerona*, emplea 140 días de navegación para unir Cádiz con Callao, a donde llega el 31 de julio¹⁸. En este mismo año la fragata de comercio *Nicolaza*, que sale de Cádiz el 22 de mayo, está en el Callao el 20 de agosto¹⁹, vale decir, con 91 días de navegación.

La fragata de guerra *Venganza* sale de Cádiz el 1º de mayo de 1816; hace escala en Arica, a donde llega el 8 de setiembre, y arriba al Callao el 21 de setiembre del mismo año. Emplea en total 144 días. Es en este viaje que llegan a Arica el Mariscal de Campo don José de la Serna, el Capitán de Navío D. Tomás Blanco Cabrera, el Capitán de Ingenieros don Juan Tena y el Contador de Azogues de Huancavelica, don Ramón de Pazos. En Arica luego de 131 días de navegación, deja 300 quintales de azogue con destino a Potosí²⁰.

La fragata mercante *Primorosa Mariana* arriba al Callao con correspondencia, en la noche del 6 de febrero de 1817, habiendo salido de Cádiz el 12 de octubre del año anterior. Es decir, son 118 días de navegación²¹.

*“Trajo de pasajeros: un capitán de Artillería de Compañías fijas, otro del Infante, y otro de Caballería para el Ejército; un sargento y nueve soldados que se agregaron al escuadrón de honor”*²².

Otra fragata mercante, la *Romana*, que sale de Cádiz un día después que la *Primorosa Mariana*, es decir el 13 de octubre de 1816, emplea 4 días más de navegación, pues está en el Callao el 11 de febrero, con 122 días de travesía. Como "*pasajeros dos Oficiales de cuenta y razón para Chile y Valdivia*"²³. La "memoria" de Pezuela es valiosa para el estudio de los tiempos de navegación, pues por regla general consigna las fechas de llegada y de salida del puerto de origen. Esto nos permite ser más extensos en este punto. La fragata *Agamenón*, alias *San Antonio*, utiliza 129 días para unir Cádiz —de donde sale el 12 de diciembre de 1816—²⁴ y Callao —a donde llega el 19 de abril de 1817. Trae correspondencia y pasajeros, entre ellos al Coronel don Cristóbal Ruiz, al Secretario de la Inquisición don Ramón del Valle, al Coronel de Milicias don Pedro Echegoyen, al Capitán de Milicias don Manuel Suertegaray y al Fiscal del Cuzco don Martín Mugica (sic)²⁵.

La fragata mercante *Aurora* sale del Callao rumbo a Cádiz, el 15 de febrero de 1817. Lleva como pasajeros al

*"...Jefe de Escuadra D. Joaquín de Molina con dos hijos; a los Brigadieres D. Gabino Gainza con un hijo y D. Casimiro Valdés; a los Oficiales de Marina retirados D. Domingo Navarro y D. Miguel Villotas; a los Capitanes D. José y D. Gabriel González Zabala; al Teniente Coronel de Milicias D. Francisco Bruno López; a D. Juan Bautista Baldeavellano; a D. Juan Domingo de Ambrosi; a D. Francisco Reyes; D. Carlos O-Heguen y a cinco soldados inválidos de Estremadura"*²⁶.

Esta misma fragata *Aurora*, con su Maestre don Francisco Luchi, sale de Cádiz el 23 de enero de 1818. Viene armada con 20 cañones y 100 hombres de tripulación, más 12 polizones que son agregados al servicio de la Marina. Trae mercancías y noticias, entre ellas, la muerte de la Infanta doña María Isabel, hija de Fernando VII, acaecida el 9 de enero de ese año. Luego de 121 días de navegación, llega al Callao el 23 de mayo del mismo año²⁷. Asimismo trae la noticia de

"que se decía debían salir luego de aquel puerto 2.000 hombres de tropa y 800 fusiles, comboyados de una fragata de guerra.

*Que los anglo-americanos estaban a pique de romper la guerra con la España, como lo avisa el Gobierno, en este buque, de oficio al Virrey, para que esté prevenido, y obre con mucha política con ellos como que es una nación con quien se está en paz y no conviene de manera ninguna romper la guerra"*²⁸.

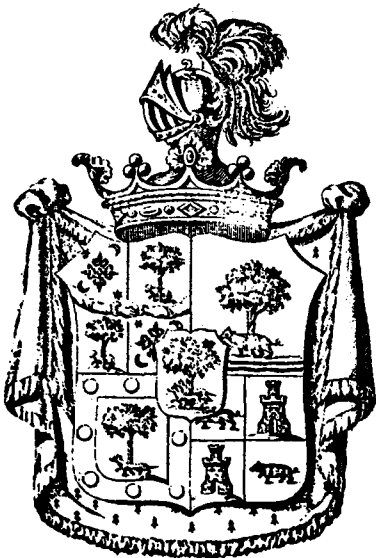
Bueno es precisar —a propósito de la *Aurora*— una costumbre muy común por estos años: el armar las naves mercantes para el servicio de la Marina. Serán muchos los casos que encontremos

Pasaportes otorgados a José Bernardo Tagle
y Portocarrero, Marqués de Torre Tagle.
Madrid, 23 de febrero de 1815; Madrid, 1 de julio
de 1816; y Sevilla, 21 de setiembre de 1816.
Colección Javier Ortiz de Zevallos.

DON MIGUEL DE LARDIZABAL Y URIBE,
 Caballero pensionado de la Real Orden Española de Cárlos III, Con-
 sejero de Estado de S. M., su Secretario de Estado y del Despacho
 universal de Indias, Superintendente general de su Real Hacienda,
 Casas de Moneda, Minas y Azogues, Presidente de la Real Com-
 pañía de Filipinas.

Habiéndose servido el Rey nuestro Señor D. FERNANDO VII, que Dios guarde,
 conceder licencia á D. José Bernardo de Sagle y Portocarrero, Marqués de Torre
 Sagle, Coronel de los Reales Ejércitos, electo Gobernador é Intendente de la Pro-
 vincia de la Paz en la America meridional; á fin de que pueda trasladarse á
 su destino, llevando consigo á sus dependientes D. Vicente Gutierrez, D. José Scila-
 zar, José Rodriguez, José Barragan, y Pedro Hurtado: y debiendo ser trans-
 portado conforme á Ordenanza.

manda S. M. á los Jueces de Arribadas de los puertos españoles de la Península
 y de Indias, y á las demas personas á quienes corresponda, no les impidan, antes
 bien les auxilien, á fin de que puedan embarcarse para el mencionado destino, pre-
 sentando este Pasaporte firmado de mi mano en Madrid ~ ~ ~ ~ ~
 á los veinte y tres dias del mes de Febrero de mil ochocientos quince.



D. LUIS ANTONIO DE FLOREZ Y PEREYRA,
 Brigadier de la Real Armada, Caballero Profeso y Comendador de
 Molinos y Laguna-rota en la Orden de Calatrava, de la Flor de
 Lis del Vandee, y Gobernador Militar de esta Plaza.

NOTADO AL N.º 3112

SEÑALES PERSONALES DEL PORTADOR		
Pies.	Pulgadas.	Lineas.
Pelo y cejas . . .		
Color		
Nariz		
Ojos		
Boca		
Barba		
Cletrices		

RACIONES QUE LE CORRESPONDEN.	
Pan	} nada
Eropa	
Cebada	
Paja	
BAGAGES.	
Mayores	} nada
Menores	
Carros	

Concedo libre y seguro pasaporte al Sr Brigadier
Don Manuel de Ferratagale; que acompaña
 a *Don Manuel de Ferratagale* Sr. Cbr
Don Manuel de Ferratagale, para en Liza a Car
 rona, a *Deligencia propia*

Por tanto mando á todas las autoridades sujetas á mi jurisdiccion, y á las que no lo estuviesen, así como á los Jueces y Justicias pido, y encargo no le pongan impedimento en su marcha via recta; pero deseoso de que por todos los individuos del ejército se observe la mas rigurosa disciplina, recuerdo á las referidas autoridades vigilen la observancia de los artículos de las Reales ordenanzas y reglamentos posteriores que al respaldo se expresan: facilitando el alojamiento ordinario, abosando baxo recibo firmado del portador las raciones que al margen se manifiestan: y los bagages que se le detallan, pagándolos á los precios reglados, por exlgrirlo así el mejor servicio del Rey, y buena asistencia que merecen los defensores de la patria quando por su conducta se hacen dignos de este nombre. Dado en Sevilla á 24 de Septiembre de 1816.

Florez *[Signature]*

[Signature]
 J. Co de La Utrera



Vale por dias. Gratis.

En el alojamiento debe entenderse la obligacion de proveer una 'Cama para cada dos Soldados, compuesta de gergon ó colchon, cabezal, manta y dos sábanas: y para los Sargentos un colchon precisamente, luz, sal, aceyte, vinagre y leña ó lugar á la lumbre para guisar, trat. 6. tit. 14. art. 2. de las Ordenanzas generales.

El que maltratare á su Patrona se castigará á proporcion del exceso, trat. 2. tit. 1. art. 22. de las Ordenanzas generales.

El que con mano armada embarazase á los Ministros de la Justicia ordinaria sus funciones será sentenciado á ocho años de galeras, trat. 8. tit. 10. art. 25. de las Ordenanzas generales.

El que robare alguna cosa dentro de la casa del paisano donde esté alojado, sufrirá la pena correspondiente al robo con circunstancias agravantes, trat. 8. tit. 10. art. 70. de las Ordenanzas generales.

El que tirare contra las palomas, conejos, gallinas ú otros animales domésticos, sufrirá un mes de prision, trat. 8. tit. 10. art. 78. de las Ordenanzas generales.

A cada caballo ó mula se le suministrará por la racion de un día celemin y medio de cebada, y media arroba de paja, en defecto de aquella semilla, se socorre con centeno, abena y habas, dando por cada fanega de cebada, nueve y medio celemin de centeno, trece y medio de abena y seis de habas, todo segun la medida de Castilla.

A cada Sargento, Cabo ó Soldado ademas de la racion de pan que se compone de veinte y quatro onzas se le debe abonar diariamente la de etapa en dinero á razon de doce quartos si constase por su pasaporte que no vá socorrido del prest que le corresponde.

Anotando en el mismo pasaporte los dias porque sale socorrido, así como por las Justicias los que se le han facilitado de un tránsito para otro: Real órden de 1.º de Diciembre de 1812.

En virtud del antecedente artículo por ningun Cuerpo del ejército se admitirán como cargo los recibos de raciones de qualquiera especie, que hayan suministrado los Pueblos si las Justicias de los mismos no anotan á continuacion en este Pasaporte el número de las que facilitasen al portador.

Ningun Comandante de Armas, ni Gefe de Justicia, permitirá que militar alguno haga en el Pueblo de su mando mas de un solo descanso, si así lo previniese el Pasaporte ó lo dictare la necesidad.

Los bagages deben pagarse en dinero ántes de salir del Pueblo.

A ningun militar que no lleve la divisa de su grado, ó algun uniforme, se le suministrará auxilio alguno.

RUTA.

a lo largo de estas páginas. La situación cada vez más difícil de la Marina española, y la no menos difícil condición de la travesía, por la presencia de naves insurgentes, obliga a esta medida. Del mismo modo también los patriotas toman similares providencias.

La fragata mercante *Alcides* llega al Callao procedente de Cádiz, el 20 de julio de 1818. Trae la noticia del arribo a Cádiz de la Escuadra rusa, compuesta de los navíos: *Dresden*, *Norte Adier*, *Nectuno*, *Tronchswastitl* y *Lubeque*, todos de 74; y las fragatas *Mercurio*, *Patricio* y *Astrofele*, de 44. El Contralmirante Moyer es el Jefe de toda la Escuadra. Asimismo el Ministro de la Guerra señala que la expedición para el Callao saldría en marzo, para lograr la recuperación de Chile, y que vendría convoyada por la fragata de guerra *Diana*. La *Alcides* sale de Cádiz el 27 de febrero, empleando 144 días hasta el Callao²⁹.

La ya mencionada *Primorosa Mariana* emplea en 1819, para la misma ruta, 152 días pues sale de Cádiz el 11 de mayo y llega al Callao el 9 de octubre. Si se tiene en cuenta que casi tres años antes emplea 118 días, se comprende las dificultades de la travesía en estos tiempos. Es posible también, que el mayor lapso de navegación se deba al auxilio que pudo haber prestado al *Alexandro*, al *San Telmo*, y a la *Prueba*, que salen con ella de Cádiz, y que tienen diversos accidentes, que obligan al *Alexandro* a arribar a Cádiz; al *San Telmo*, a regresar desde el Cabo; y a la *Prueba* a entrar en Pisco con graves desperfectos³⁰. Todos estos accidentes inducen a Pezuela a expresar su amargura, pues no comprende cómo, embarcaciones hechas para servir a la escuadra, y guiadas por expertos "...oficiales acreditados de la Marina"³¹ no pueden hacer felizmente una travesía, como lo hacen los mercantes cargados hasta los topes, que llegan "...sin la menor avería..."³².

"...es preciso —dice Pezuela— apelar a la conformidad, observando que un buque mercante cargado hasta los topes, como regularmente vienen todos los de esta clase, no haya tenido avería alguna en su navegación..."³³.

Este accidente apena y preocupa al Virrey, pues es de mucha "...necesidad el tener en el Callao estas fuerzas marítimas como que sin ellas y estando los enemigos superiores en esta mar, corre mucho riesgo el Virreinato, lo que al contrario... se podrían dar por él un impulso casi final a esta guerra poniendo en práctica los planes en grande que yo tenía dispuestos con todo preparado y las órdenes expedidas queda suspenso y paralizado por un accidente tan raro como el de no haberme llegado siquiera un navío"³⁴.

La única esperanza de Pezuela se reduce a la *Prueba*, de la que piensa se halla "...en peligro en el Puerto de Pisco, si es que ha ido a él en virtud de la orden que le di..."³⁵. Por ello, el Virrey dis-

pone que los vigías observasen si los enemigos están a la vista en el puerto del Callao, a fin de "...despachar... extraordinario a Pisco con orden terminante para que se viniese la fragata..."³⁶.

Las dudas y temores del Virrey no son infundados. Por este tiempo el Callao está amenazado por Cochrane, el que hace

"...7 ataques nocturnos... empleando con toda obstinación sus buques menores, lanchas, cohetes, un Brulot, balsas y cuanto supo para destruir los buques y población, tan inútilmente, —dice Pezuela— por la bien sostenida defensa que se hizo, de que le quedaría memoria a Cochrane para su vergüenza y la de todos los insurgentes, y a las tropas de mar y tierra que lo defendieron, para su perpetuo honor"³⁷.

Por todo ello, anhela y teme —respectivamente— Pezuela

"...que la fragata "Prueba" se ponga en salvo, así como el navío "San Telmo" si éste podía con sus averías atravesar el Cabo, para que en tal caso, se le busque luego al tal aventurero y sea completa la venganza suya y el aniquilamiento de los insurgentes de Chile; más, si por desgracia se pierde la fragata "Prueba" o el "San Telmo", ya Cochrane habrá conseguido una ventaja tan grande, que pondría a cubierto por su importancia su rechazo en el Callao los gastos de su armamento su opinión en Chile y lo que será peor, la destrucción de mis planes reservados hasta la llegada de los navíos y fragata"³⁸.

Para concluir este punto diremos que la *Prueba* no va a Pisco sino a Paita, desde donde se dirige a Guayaquil, puerto al que entra el 14 de octubre de 1819, siempre con algunas averías³⁹, y dejando en Lima al Virrey con sus dudas y problemas: "¿Pues a qué se atribuyó el que llegue un buque mercante sin obstáculo, ni avería (sic), y no los de guerra? que lo diga otro porque yo no lo entiendo"⁴⁰.

La tantas veces anunciada expedición que se prepara en la Península para auxiliar las fuerzas realistas en América, se hace a la vela en Cádiz el 21 de mayo de 1818: la *María Isabel*, fragata de guerra del porte de 44, con dos batallones de Cantabria, un escuadrón de Dragones Cazadores, una Compañía de Artillería a Caballo y otra de Zapadores, todos distribuidos entre la *María Isabel* y los buques que la acompañan, que son: *Especulación*, *Atocha*, *Esmeralda*, *Todos Santos*, *Gerezana*, *Elena*, *Magdalena*, *Santa María*, *Trinidad*, *San Fernando*, *Xaviere* y *Carlota*⁴¹.

Ya sabemos la suerte que corre esta expedición y las consecuencias para la causa realista, y para la marcha de los acontecimientos emancipadores. Veamos aquí la llegada de algunos de estos navíos, y el tiempo de navegación por ellos empleado. La *Especulación*, que es una fragata mercante, llega al Callao el 25 de octubre de 1818, luego de 158 días de navegación,

*"...en un estado el más lamentable, apestados, sin medicinas, a muy corta ración; los soldados apiñados como sardinas en banastas y sólo 28 pudieron saltar a tierra por su pie y los demás fué preciso llevarlos en hombros y carretas casi moribundos al Hospital de Bellavista, donde se les proporcionó toda clase de auxilios"*⁴².

Esta fragata mercante sale de Cádiz *"...con 15 oficiales y 37 hombres de tropa del Regimiento de Cantabria... Entre los oficiales vino el Comandante D. Rafael Ceballos Escalera"*⁴³.

Estos 158 días nos indican las graves dificultades que se deben vencer para arribar al Callao. Sin embargo, es más grave el caso de otras cuatro fragatas de esta expedición que sólo pueden llegar el 5 de noviembre de 1818, luego de una escala en Talcahuano⁴⁴. Estas fragatas son: la *San Fernando*, la *Atocha*, la *Santa María* y la *Xaviera*⁴⁵ que emplean en total 169 días. La *San Fernando* y la *Atocha* son de la Compañía de Filipinas, y al igual que la *Santa María* tocan en Talcahuano el 20 de octubre, en donde desembarcan la tropa que asciende a 2 jefes, 7 capitanes, 21 subtenientes y 529 hombres de tropa⁴⁶.

La *San Fernando* tiene como Capitán a don Ysidro Couseyro; la *Atocha* a don Joaquín Sagasti; la *Santa María* al Piloto don Manuel de Sierra, por muerte del Capitán titular, y la *Naviera* (sic) a don Juan Gener⁴⁷. *"Dichos buques —dice la memoria del Virrey— trajeron de transporte y desembarcaron en el Callao las personas siguientes"*: don Antonio Angel Ríos, Sargento Mayor, con su asistente; don José Morales, Sargento Mayor de Extremadura; don Sebastián Riera, Teniente de Caballería; el Capitán de Dragones don Prudencio Sufriátegui; nueve paisanos; seis frailes Franciscos (sic).

Los buques en mención conducen las armas siguientes: 247 fusiles; 90 tercerolas; 66 pistolas; 458 espadas; 230 sables; 4 carros de municiones; una fragua de campaña; y veinte tercios de atalaje⁴⁸.

El mismo mes de noviembre de 1818, ancla en el Callao la fragata *San Antonio*, que parte de Cádiz cuatro días antes que la expedición de la *María Isabel*, es decir, el 17 de mayo⁴⁹, pero que por averías tiene que arribar al Janeiro, reanudando su viaje el 18 de setiembre. Llega a Huacho el 23 de noviembre y tres días después entra al Callao, empleando en total 194 días de navegación⁵⁰. La *San Antonio*

*"...trae de pasajeros un oficial, un cadete del Regimiento de Lorca, 7 sargentos y un soldado que, hechos prisioneros por los enemigos, fugaron del Depósito; trae también 9 frayles y 5 paisanos"*⁵¹.

Para reiterar la prueba de la variación de los tiempos de navegación, es demostrativo el caso de otra expedición que sale de

Cádiz el 6 de mayo de 1817, escoltada por la fragata de guerra *Esmeralda*⁵². Las unidades que la integran, como se expresa en otro capítulo de esta obra, y los días de navegación de cada una, son los siguientes: la fragata *Tagle*, 109 días; la fragata *Minerva*⁵³; la fragata *Vigarrena*, 130 días; la fragata *Primorosa Mariana*, 148 días; la fragata *San Juan Bautista*, 148 días; la fragata *Comercio*, 146 días; la fragata *Reina de los Angeles*, 148 días; la fragata *Castilla*, 148 días; la fragata *Cleopatra*, 111 días; el *Rey Fernando* o *San José*, 148 días⁵⁴ y la fragata de guerra *Esmeralda*, 148 días.

Resulta interesante conocer las principales noticias y viajeros que vienen en estas naves. La *Tagle*, que es la primera en llegar, avisa que el 15 de abril sale de Cádiz con el Brigadier Canterac, vía del Istmo de Panamá, el 2º Batallón de Burgos destinado a Lima, que se descubre una conspiración en Cataluña, encabezada por los generales Laci y Milans, para restablecer la Constitución; aporta también la *Gaceta de Madrid*, de 20 de marzo, en que se nombra a Pezuela, Virrey del Perú, en propiedad, lo que es la primera noticia que recibe el interesado⁵⁵.

La *Cleopatra*, que llega sólo dos días después al Callao, trae de pasajeros a don Manuel Carabantes, Capitán de Artillería, con su familia; y al Administrador de la Aduana de Potosí, don Lorenzo Pallesqui, con la suya⁵⁶.

La *Vigarrena*, que llega el 12 de setiembre al Callao, entrega 760 fusiles⁵⁷, y la *Comercio*, que arriba el día 28 del mismo mes, con pasajeros y dos polizones⁵⁸. La fragata *Castilla* conduce a su bordo 840 fusiles, que el Virrey manda "...desembarcar en Arica y conducir al ejército del Alto Perú, con las municiones y pertrechos que para el mismo había dejado en aquel puerto al Pailebot "Aranzazu"⁵⁹.

Además de la *Castilla*, el día 30 llegan al Callao las fragatas *San Juan*, *Reina de los Angeles*, *San José* y *Mariana*, con la fragata de guerra *Esmeralda* y los bergantines *Pezuela* y *Potrillo*⁶⁰. Entre todos conducen el Primer Batallón de Burgos, el Segundo Batallón de Arequipa, y el Escuadrón de Lanceros, y de pasajeros vienen desde Cádiz, don Manuel de Llano, Subinspector de Artillería, don José Montenegro, Intendente de Huancavelica, con su esposa y dos hijos, don Joaquín Villalba, Capitán de Fragata, don Gregorio Guinea, Dean de Trujillo, y el comerciante don Guillermo Calderón, con su señora⁶¹.

Este mismo día salen para Paita y Panamá las fragatas mercantes *Cleopatra* y *Tagle*, armadas, y llevan cada una 24 piezas de Artillería, 120 marineros de todas clases, y un Oficial y 25 soldados. Es Comandante de la primera el Capitán de Fragata don José Pareja, y de la segunda, el Capitán de Fragata Villegas⁶².

Así concluye esta expedición. Ahora bien, los tiempos que aparecen en el cuadro son tan claros que nos relevan de todo comentario. Sólo advertimos que la diferencia entre la *Tagle* y la *Cleopatra*, y las demás embarcaciones, pueda deberse a que las primeras "se separaron en la línea" y las demás hicieron escala —algunas prolongadas— en Arica.

Para esta misma ruta entre Cádiz y Callao, el navío español de 62 *Asia* y el bergantín *Aquiles*, emplean en 1824 más de 7 meses, pues salen en enero y llegan al Callao el 12 de setiembre⁶³.

No quisiéramos terminar este punto, sin dar cuenta de otros viajes entre Callao y Cádiz, para que se aprecie la importancia —fuera de toda duda— del Virreinato peruano.

Es costumbre —como lo precisaremos más adelante— anunciar en los diarios limeños la próxima salida de un navío, no sólo a Cádiz sino a diversos otros puntos, con la finalidad de que los interesados acudan con su carga. Así el *Diario de Lima* ofrece a los dueños de embarcaciones el servicio de publicación de la fecha de salida y puerto de destino⁶⁴, y ya en el Plan del Diario, que anuncia la salida del primer número para el 1° de setiembre de 1790⁶⁵, se dice que en las Noticias Particulares se dará cuenta de las "*Salidas y Entradas de Embarcaciones, y Correos, espre-sando aquellas, con que efectos, su clase, de donde procedentes, ó su rumbo*"⁶⁶.

El *Diario de Lima* resulta, de esta manera, fuente valiosa en el estudio del movimiento de buques en los primeros años de la última década del siglo XVIII, al igual que el *Mercurio Peruano*. Ya hemos citado dicho *Diario* con relación al arribo del *Aquiles* al puerto del Callao el 19 de mayo de 1791⁶⁷.

En el mes de mayo del año siguiente, y con relación al mismo *Aquiles*, cuyo verdadero nombre es *San Joseph y las Animas*, dice que "*para el Viernes 18 del corriente, se citan de orden del Real Tribunal del Consulado á todos los interesados en la carga del Navío el Aquiles*"⁶⁸. Esta citación se explica, pues el navío parte del Callao rumbo a Cádiz el 1° de mayo, con su maestre Manuel Calvo⁶⁹ pero tiene que regresar de arribada al puerto⁷⁰ y su carga es conducida a Cádiz posteriormente por el *Santiago Apóstol*⁷¹.

De igual modo, el *Diario de Lima* publica las noticias del arribo a Cádiz de naves salidas del Callao. En su edición del jueves 16 de diciembre de 1790, da cuenta de como el 31 de julio llega "...á Cádiz la *Fragata la Aurora procedente de este Puerto, cuya carga consistia en 2.318.374 pesos, 10* [...ilegible...]. *Cargas de Cacao de Guayaquil, y otros efectos*"⁷².

Es muy sugestivo seguir el curso del apresto de un buque, a través de las noticias periodísticas. Así tenemos que el jueves 23 de diciembre de 1790, se anuncia en el *Diario de Lima* que

*"el Diamante queda enteramente cargado el Viernes 24 del corriente. El 5 de Enero proximo se pondrá sobre un Ancla, cerrando el mismo dia su Rexistro, y el dia 8 siguiente hará Vela para el puerto de Cadiz sin falta alguna. Se despacha en Casa de Don Raymundo Marres"*⁷³.

No obstante la indicación de que el día 8 de enero "...hará Vela para el puerto de Cadiz sin falta alguna..."⁷⁴ en el mes de marzo aún se encuentra en el Callao, y el *Diario de Lima* publica el día 15 que

*"el Navío de libre Comercio nombrado el Diamante, que tiene abierto su Registro de Dinero y Frutos, se halla enteramente cargado, y saldrá sin falta para Cadiz á principios del proximo mes de Abril. Se Despacha en Casa de D. Raymundo Marres"*⁷⁵.

Parece que los problemas que afronta el *Diamante* son muy serios, y por ello posterga varias veces su salida, y como los reclamos en torno a este atraso también deben ser muchos, los responsables de la nave se apresuran a anunciar el 5 de abril:

*"El Navío de Comercio libre, nombrado, el Diamante que tiene abierto Rexistro de Oro y Frutos para el Puerto de Cadiz, lo cierra el dia 13 del corriente para salir el 16 al 18 del mismo sin falta y en caso de no verificarlo hará gracia del flete de los caudales que estubieren Rexistrados hasta dicho dia inclusive, y para seguridad de esta oferta firma este Aviso el Apoderado, y sobre cargo, en cuya casa se despacha el Rexistro. Raimundo Marres"*⁷⁶.

Pero como este anuncio podía prestarse a equívocos, al día siguiente se aclara:

*"La oferta que se hizo en el Diario de ayer, sobre que el Apoderado del Diamante D. Raymundo Marres hará gracia del Derecho de fletes, siempre que no se cierre el Rexistro el citado día 13 y la salida del 16 á el 18 debe entenderse, no habiendo culpa en el expresado D. Raymundo"*⁷⁷.

La fecha en que realmente sale esta fragata no se publica en el *Diario de Lima*, pero el *Mercurio Peruano* da cuenta que el 19 de abril parte hacia Cádiz la fragata de comercio libre *Nuestra Señora del Rosario*, alias el *Diamante*⁷⁸, con lo que concluye este largo preparativo.

Otro caso es el de la fragata *San Pedro*, alias la *Reyna*, que parte del Callao hacia Cádiz el 10 de mayo de 1791⁷⁹, con su Maestre don Bartolomé de Ayala⁸⁰. El anuncio del viaje se hace con mucha anticipación, pues ya el domingo 12 de diciembre de 1790, se lee en el *Diario de Lima*:

"El navío de libre comercio, nombrado S. Pedro, (alias) la Reyna, tiene abierto su Rexistro de Dinero y Frutos. Saldrá

NOTICIAS PARTICULARES:

SALIDA DE NAVIOS. El Navio de libre Comercio nombrado el S. Pedro (alias) la Reyna, que tiene Registro abierto de Dinero, y frutos, se halla cargado enteramente, y saldrá sin falta para Cadiz à principios del mes proximo de Abril Su despacho en Casa de D. Matias de Larreta.

El Navio de libre Comercio nombrado el Diamante, que tiene abierto su Registro de Dinero, y Frutos, se halla enteramente cargado, y saldrá sin falta para Caciz à principios del proximo mes de Abril. Se Despacha en Casa de D. Raymudo Marres.

PERDIDA. Quien se huviere hallado una Mula Parda de siete quartas, y de caballeria, que se perdió el Sabado por la noche, con el fierro del Tucuman, ocurra al R. P. Comendador del Convento Grande de la Merced, que dará su allasgo.

TRASPASO. La Persona que quiera traspasar una Chingana, en la calle de la Ceca, en la sera de la Cocinera, ocurra à ser su ajuste.

AMA DE LECHE. Quien necesitare una ama de leche resien parida ocurra à la calle de S. Lazaro en la pulperia del Atomito que hay le daràn razon.

SUERTES QUE SALIERON EL DIA DE AYER.

3010.	6411.	19093.	7769	13358.
8075.	21690.	20762.	16385.	7847.
12815.	18839	07595.	16196-	108114

de 76. pesos.

Se vende el Diario en el Portal de Cabildo en el Cajon D. José Romero

Con privilegio de este Real y Superior Gobierno.

En la Imprenta del Diario, Calle de las Campanas.

para Cadiz con antelación á los demás Buques de la estación actual, su Despacho es en casa de D. Matias de Larreta"⁸¹.

Tres meses después en el mismo *Diario de Lima* se hace conocer que

*"el Navío de libre Comercio nombrado el S. Pedro (alias la Reyna, que tiene Registro abierto de Dinero, y frutos, se halla cargado enteramente, y saldrá sin falta para Cadiz á principios del mes proximo de Abril. Su despacho en Casa de D. Matias de Larreta"*⁸².

Sin embargo el primero de mayo aún no sale y se afirma que saldría "*...el 4 próximo*"⁸³. Pero a pesar de este anuncio, el navío sólo puede zarpar, como hemos dicho, el 10 de mayo, y conduce lo siguiente:

"CARGA QUE CONDUCE BAJO DE REGISTRO LA FRAGATA nombrada San Pedro (alias la Reyna), su Maestre Don Bartolomé de Ayala, en su regreso de el Puerto de el Callao a Cadiz, en 10 del que rige:

DE CUENTA DE S. M.

A SAVER.

	176.019.	pesos, 2 reales en plata doble, a disposicion del Exmo. Señor Don Pedro Lopez Lerena.
	25.000.	Íden de la Renta de Correos.
230.056:3	23.017.2.	y medio. Iden de Temporalidades.
	1.984.	marcos 4 adarmes en Barras de plata procedentes del Cimientto de la Real Casa de Moneda.
		Un Cajoncito de Partidas de Plata y Oro del año de 90.

DE CUENTA DE PARTICULARES

	1.435.203.	pesos 2.reales en plata doble.	Moneda
	212.134.	pesos 7.reales en doblones.	
1.647.338:1	2.505.	Marc. 7.onzas 3 quartas de plata labrada.	
	697	Castellanos 2 tomines de oro, iden.	
<hr/>			
1.877.374:4	3.788	Quintales 4 libras de Cobre.	
	24	Quintales 10 libras de Estaño.	
	9.579	Cargas de Cacao, y 700 lib. iden en pasta.	

- 163.910 y media lib. de Cascarilla, y 253 lib. id. de extr.
- 7.208 Libras de Lana de Vicuña.
- 78 Pellones, 5 Alpacas, y 4 docenas de Plumeros.
1. Caxoncito de Piedras Minerales, y curiosidades de naturaleza.
 1. Pontifical⁸⁴.

Cosa similar ocurre con la fragata de comercio de España *Nuestra Señora del Carmen* y *San Vicente Ferrer*, alias la *Galga*, cuyo Maestre don Esteban Mestre anuncia el 14 de diciembre de 1790 que "...tiene avierto Rexistro de caudales y frutos para Cádiz..." y que "...saldrá á principio de año nuevo"⁸⁵. Sin embargo, parte para Cádiz el 11 de mayo de 1791⁸⁶, o el 12, según el *Mercurio*⁸⁷, registra: partidas de plata y oro, muestras de maderas, plata labrada, cobre, estaño, cacao, cascarilla, lana de vicuña, pellones y una alfombra⁸⁸.

Esta misma fragata hace un nuevo viaje hacia Cádiz, en 1794; parte del Callao el 24 de marzo, con escala en Guayaquil, y es Maestre don Juan José Aristimuño⁸⁹.

Otro es el caso del navío de libre comercio *Nuestra Señora del Buen Suceso* y *San Francisco de Asis*, alias el *Lebante*. El 18 de marzo de 1791 se lee en el *Diario de Lima*:

*"El Navio de libre Comercio nombrado el Lebante, tiene abierto Rexistro de Oro, Plata y frutos ofreció salir el primero de la Estación, lo que repite aora (sic) y á su tiempo se fixará el día. Se despacha en Casa de los 5 Gremios mayores"*⁹⁰.

Cumpliendo lo dicho, fija la fecha de su salida para el día 20 de abril,

*"...y ofrece conducir la Plata, que se Rexistre á uno y medio por 100, y el Oro, á medio por 100, en lugar del 2 por 100 que ha sido costumbre en la Plata; y tres quartos en el oro, al contado á medio por 100 excluyendo el dos al millar del Encajonado"*⁹¹.

No se cumple en esta fecha, ni tampoco en la del 4 de mayo que se fija luego⁹² y sólo parte el día 9⁹³ con su Maestre don Lorenzo Sandaio de San Pelayo⁹⁴ y conduce entre su carga, a modo de ejemplo, lo siguiente: plata, cobre, estaño, cacao, cascarilla, lana de vicuña, y cajas de plata con escribanía de marfil⁹⁵.

El 20 de abril de 1791 llega de Cádiz al Callao la fragata *Dolores*⁹⁶, y trae como carga:

- "1727 Tercios.
169 Manguetas de Bayeta.
279 Caxones arpillados.
410 Dichos toscos.

Del *Mercurio Peruano*, del 18 de diciembre
de 1791, T. III, N° 100, entre Fols. 283 y 284.
Instituto Riva Agüero, Biblioteca.

- 377 *Marquetas.*
- 2 *Baules arpillados.*
- 8 *Churlas de Canela.*
- 30 *Frasqueras.*
- 166 *Barriles.*
- 243 *Caxones de Azero, con 275 quintales.*
- 4320 *Barras, y media de fierro.*
- 6 *Rejas de fierro*⁹⁷.

Siempre con el mismo afán ilustrativo, damos cuenta del viaje de la fragata mercante conocida como la *Concordia*. Según el *Diario de Lima* del jueves 24 de marzo de 1971.

*"la fragata del libre Comercio nombrada Nuestra Señora del Buensuceso y San Juan Baptista (alias la Concordia): regresa al Puerto de Cadiz en la presente estación con registro de Caudales y frutos, y verificará su Salida del Callao con toda la antelazion posible. Se despacha en casa de D. Raymundo Marres*⁹⁸.

Esta fragata se hace a la vela —según el *Diario de Lima*— el viernes 10 de junio⁹⁹, el mismo día que cierra su "...*registro la Magdalena*"¹⁰⁰ y según el *Mercurio Peruano* la *Concordia*, con su Maestre don Francisco Posadillo parte el día 19 de junio de 1791¹⁰¹ es decir, el mismo día que la fragata *Santa María Magdalena*, con su Maestre don Joseph Manuel Inchaurreaga¹⁰².

En julio de 1792, se avisa que

"la Fragata de S. M. nombrada Santa Barbara tiene abierto Registro de Oro, y Plata para el Puerto de Cadiz, y verificará su salida de el del Callao, el dia primero de Noviembre proximo. Se despacha en Casa de su Maestre Don Juan Lucas de Saldias, enfrente de la Real Aduana"¹⁰³.

El *Mercurio Peruano* da cuenta que el 31 de marzo de 1794, parte para Cádiz la fragata *San Felipe Neri*, alias *La Rosa*¹⁰⁴.

En el *Inédito* que publica Urteaga que ya hemos mencionado, encontramos datos sobre otros viajes a Cádiz, que pueden ratificar lo dicho hasta aquí. El 13 de enero de 1810

"...se hizo á la vela pa. España la Frag.ta Fuente hermana lleva á su vordo al D.r Morales abogado de esta R.I Audiencia el R. P. L. F. José Cabesudo á asuntos de la religión de S.n Agustín y en partida de registro un cura del Cuzco y un otro"¹⁰⁵.

En el mismo lugar da a conocer Urteaga, que poco antes que la *Fuente Hermana* sale la fragata *Colorada*, llevando de pasajero al Señor Intendente don Juan María Galves (sic)¹⁰⁶. Diez días después que la primera de las nombradas, sale la fragata los *Dos Castillos*, llevando "...*al Ex-jesuita con comisión reservada de S. E. y vajo partida de registro Don Manuel Dufco*"¹⁰⁷.

La fragata *San Pedro Alcántara* parte del Callao el 22 de junio de 1810, llevando

“...más de cinco millones p.a la Junta p.a su salida hubo acuerdo p.r el q.e se determinó la salida tocando en los mas puertos p.r los q.e se informase el estado de la Península, lleva en partida de Régistro á D. Pedro Rolando, Pardo, Canesa (sic), García, el Chichero y otros h.ta el N° de 13 individuos”¹⁰⁸.

Todos estos datos son importantes, pues nos muestran que en los años de ocupación napoleónica no se interrumpe el tráfico marítimo entre la Península y sus colonias, y el apreciable aporte económico de América para la lucha en España. En este sentido podemos citar el viaje del navío de guerra *San Fulgencio*, en convoy con la *Astrea* y la *Portuguesa*, alias *Los Dos Amigos*, que el 27 de abril de 1809 parten para Cádiz desde el Callao, llevando —el *San Fulgencio*— “...cinco millones pertenecientes al donativo amortización y hacienda real”¹⁰⁹. Sobre este viaje, en el *Indice* de Guillén, se menciona al *San Fulgencio* y a la *Astrea*, que parten del Callao el 30 de abril, y conducen al Obispo don Pedro Chávez de la Rosa y a su secretario Padre D. Francisco Xavier de Luna Pizarro; a don José Iriberry, Comisionado a la Junta Central con los reos de la “intentona” del Cuzco¹¹⁰; Fray Diego Barranco y don Manuel Valverde. Lleva además 1,664 cajones de plata; uno de oro; cobre; estaño; cascarrilla¹¹¹.

También se menciona en el *Inédito* que publica Urteaga, el viaje del doctor don José Silva, “...diputado de este Reyno...”, que el 11 de octubre de 1809

“...salió... como á las tres de la tarde p.a el Callao p.a embarcarse p.a la península, llegó como á las cuatro, entró á la Plaza, recorrió la fortaleza y luego se embarcó en el navio la Guadalupe...”¹¹²,

y el de don Francisco Salazar, también “...diputado de cortes...” que el 27 de julio de 1811 parte para Cádiz en la fragata el *Archiduque Carlos*¹¹³.

Finalmente Urteaga menciona el viaje “...en partida de Registro...” de don Gaspar Rico en la fragata *Castor* y por la vía de Panamá “...por el delito de escritor”¹¹⁴. Este viaje es el mismo 27 de julio de 1811¹¹⁵.

En febrero de 1813 parte para Cádiz la fragata *Veloz Pasajera*, en la cual Abascal remite “...bajo partida de registro al religioso agustino Fray Eugenio Castro, que por adhesión a los rebeldes del Río de La Plata fue encausado y dirigido a esta Capital por el general Goyeneche, de acuerdo con el reverendo Obispo diocesano”¹¹⁶.

Igualmente, la fragata *Resolución* parte para Cádiz, en marzo de 1815, llevando a los presbíteros José Díaz Feijóo y Angel de Luque, culpables de actos "sediciosos" en estos reinos¹¹⁷.

Para concluir, veamos algunos viajes del Callao a Cádiz, durante la época del Virrey Pezuela.

El 12 de noviembre de 1816 sale la fragata *Carlota*¹¹⁸ y al día siguiente, la fragata *Los Cinco Hermanos*. Conduce al Marqués de la Concordia con su familia, a Antonio Pereira, vinculado íntimamente con la vida de la Arequipa del tiempo precursor, y uno de los "canarios" más interesantes que viven en el Perú de esos años, quien deja un gracioso relato de las incidencias del viaje, como Capellán del antiguo Virrey. Asimismo se embarca "*Un músico licenciado de Extremadura*". El 13 de noviembre de 1816, en la noche, sale del Callao el citado buque. Parece que el día 2 de enero el clima humano es muy cordial y Abascal "*prepara un ponche para todos*". El 5 de febrero pasan por Canarias. Después de 120 días de navegación llegan a Cádiz. Entre la carga: oro, plata, cacao, quinua¹¹⁹.

Conociendo las dificultades que debía vencer cada navío en su viaje a Cádiz, las autoridades virreinales acostumbra—dentro de lo posible— enviar en un barco los originales de la documentación oficial y en otro las copias; de esta manera tratan de prever eventuales pérdidas. Por ejemplo, el 26 de abril de 1817¹²⁰ sale "...el bergantín *Santo Cristo* y en él el duplicado de la correspondencia que llevó la *Aurora*"¹²¹.

La fragata *Warren*, con su dueño y Maestre don Francisco Ríos, parte para Cádiz el 12 de mayo de 1817, lleva

"...correspondencia de Oficio que llegó felizmente, y de pasajeros al Excmo. Obispo de la Paz. El Señor La Santa, Juvilado, al Oidor procesado Usos, con otros, y bajo partida de registro al Frayle de San Juan de Dios Fray Francisco Balúas, y al Oficial prisionero de Buenos Aires D. Mariano Zubieta y a D. Miguel del Castillo, Alférez de Navío remitido a España por su mala conducta. Llevó dicha Fragata 362.500 pesos"¹²².

El día 31 de julio de 1817, Pezuela menciona la salida de las fragatas mercantes *San Antonio* y *Todos Santos*, que van a Cádiz "...cargadas de frutos del país"¹²³, y llevan de pasajeros al Teniente de Navío don Ramón Bermúdez; a don Juan Tedesqui y su hijo; a don José Abasolo; a la mujer de Imaz; al Alférez de Fragata don León Aycardo y su familia; y al Teniente de Extremadura don Tomás Milaya, que iba loco¹²⁴. En la *San Antonio* embarcan 608.314 pesos y en la *Todos Santos* 314.000 pesos¹²⁵.

También desde el Callao hacia Cádiz, parte la fragata *Cristina*¹²⁶. Este viaje se inicia el 22 de setiembre de 1817, como consta en la memoria de Pezuela¹²⁷.

OJA DE REGISTRO. ♦ PARTIDA N.º 93

NUMERO DE
PIEZAS.

GENEROS DEL REYNO.

J M

En 1.ª *Fravata* nombrada *Virandis*
su Maestre D. Manuel de la Penilla que se habilita para
hacer viaje al Puerto de *Sabon de Lina* REGISTRA D.
~~Boque de Salinas~~ de cuenta, y riesgo
de D. Juan *Alon* de las *Infancias* y para entregar
en primer lugar á *Dno Señor ausente* *su padre*

En 2.ª á -

En 3.ª á

En 4.ª á

Con la Marca y Números del Margen, lo siguiente.

REALES DE VELLON.

N.º 2. 1. *Cafon* *Ap. Conting* - Precios por Valores de Dichos, de
Reglamento los Generos los Contri-
y Avalúo, libres, buyentes,

2.ª *1.ª* *encio pelo negro* *de Valencia*
lro con 83 varas a 50 + 4150

1.ª *2.ª* *lavo negro* *de Valencia con*
varas 95 a 22 + 2090

1.ª *3.ª* *lavo de seda* *de Valencia con*
varas 90 a 26 + 2418

2.ª *4.ª* *lavo de seda dobles* *con 1080*
varas a 28 + 8640

6.ª *5.ª* *lavo de seda de San Daniel*
na 1.ª a 100 + 2400

2.ª *6.ª* *lavo de seda de San Daniel*
segunda de Barcelona a 360 + 720

12.ª *7.ª* *lavo de seda de San Daniel*
de Barcelona a 90 + 1080

Los *Perros de Seda* *Excluyendo*
los Perros per an 126.-
Perros per an 30. 4

21498 +

Cadiz 15. de Sep. 1807

Boque de Salinas

7322
604

Hay un viaje que es útil mencionar. Es el de la fragata *Primorosa Mariana* que la hemos visto llegar al Callao desde Cádiz en 118 días¹²⁸ y que parte rumbo a su puerto de origen el 18 de diciembre de 1817¹²⁹. A través de esta fragata, dice el Virrey, "...participé al Rey la salida de la expedición de Ossorio¹³⁰, ocurrencias con el Comodoro Bowles y el estado del territorio a mi mando hasta aquel día"¹³¹.

Medio año después, el 18 de junio de 1818, sale hacia Cádiz un convoy integrado por las fragatas *San Juan*, *Castilla*, *Tagle* y *Preciosa*¹³².

La *San Juan* tiene como Capitán a don Agustín Larrazábal, y como Maestre a don José Joaquín del Campo¹³³, y lleva siete pasajeros, entre ellos a don N. Murrieta, "...Capitán que fue de este buque, que llevó mi correspondencia particular..."¹³⁴ dice Pezuela. Conduce, además, "...bajo partida de registro, los religiosos de la Buena Muerte, Fray Juan Antonio Herrera y Fray José Ximénez, y de transporte a los soldados inválidos 9, y un marinero"¹³⁵.

Es Capitán de la *Castilla* don Francisco Nasa, y Maestre don Vicente Gallego¹³⁶, y lleva ocho pasajeros, entre los cuales se menciona a don Esteban Caballero y Oliva, y a los que se agrega "...el delincuente religioso Francisco Fray Suárez Polanco"¹³⁷.

La fragata *Tagle* con seis pasajeros¹³⁸ tiene como Capitán a don Saturnino Errasti, y por Maestre a don Cristóbal Azcárraga¹³⁹. La *Preciosa* por Capitán a don Manuel Arrarte y por Maestre a don José Ilanzategui¹⁴⁰.

Las cuatro fragatas que "salieron... en riguroso Comboy..."¹⁴¹ llevan "carga, frutos del país, y la plata siguiente:

Fragatas	Plata	Oro	Totales	Exacción
"Tagle"	787.758,-5-4	13.619,-6	803.377.-3-4	79,874,-2-1
"San Juan"	600.443,-, ,	10.406	610.849	58.927,-4-, ,
"Castilla"	339.229,-7	864	340.093,-7	32.839,-5-2
"Preciosa"	297.900,-4-4	4.450	302.350	20.055,-5-'
Pesos	2.027.331,-4-4	29.338,-6	2.056.670,-2-4	200.699,-3-3" ¹⁴² .

Sobre el rubro de la exacción, aclara el Virrey:

"Del registro de los cuatro buques arriba citados, se sacaron los derechos reales y municipales; los primeros, a propuesta del Consulado... que se ofreció a responder de la soberana resolución; y los municipales, a propuesta de la Junta de Arbitrios... que aunque el Tral. del Consulado hizo su oposición, quedó resuelto así, pero sin ser éste responsable de los dhos. Municipales, como todo consta por su respectivo expediente que se halla en esta Secretaría de Cámara..."¹⁴³.

IDEA

DE LOS BARCOS DE VAPOR,

6

*Descripcion de su máquina,
relacion de sus progresos,
& indicacion de sus ventajas.*

PO R

EL Dr. D. M. M. DEL MARMOL,
Catedrático por S. M. de física exper-
imental en la Real Universidad
de Sevilla; &c.

CON LICENCIA: EN SANLUCAR. Año DE 1817.

Por D. Francisco de Sales del Castillo.

Edición facsimilar del Museo Naval, Madrid.
Introducción de Julio Guillén, en el 150
aniversario del primer vapor español, 1817-1967.
Imprenta del Ministerio de Marina,
Madrid. 1967.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

De inmediato Pezuela explica cómo se obtiene el total de 200.699,-3-3 que aparece en el cuadro anterior, y dice: "...produjo lo siguiente:

La plata, sus derechos reales al 5% y el	
Oro al 1 1/2	99.789,-1 3/4
Los municipales de todas clases	100.910,-2 ,,
	<hr/>
Total extraído	200.699,-3 3/4 ¹⁴⁴ .

El Virrey —al final del primer cuaderno de su memoria— muestra cómo se invierten estos derechos recibidos¹⁴⁵. Por considerar que algunos de los gastos pueden servir para formar una imagen de la época, consignamos aquí el cuadro que ofrece Pezuela:

"Para Talcahuano en la corbeta "Presidenta" ..	10.000
Al asentista para un pago de pólvora	12.000
Para pago de quatro meses de sueldo a los SSres. Comandantes y Oficiales de la fragata "Venganza" y su tripulación, a cuenta de los meses que se le deben	15.443,-6
Para el repuesto de víveres de quatro meses a dicha Fragata "Venganza" y la "Resolución"	6.000
Dos meses de sueldo y tres de gratificación a los Oficiales	2.999,-2
Dos íd. de socorro a la tripulación	3.878,-3
Para 120 vestuarios a íd.	1.500
Por Presupuesto y decreto de 1° de Julio para la composición del Quartel de Guadalupe al Sr. Feliú	4.009,-2
Para los gastos de la recorrida del bergantín "Cantón", procedente de Talcahuano, y su descarga	787
A buena cuenta del flete de la "Cleopatra" por la 2ª vez que la fletó el Rey en el servicio que está haciendo en Talcahuano, por decreto de 6 de Julio	8.000
Para dos meses de paga y tres de raciones a los Oficiales y tripulación del "Cantón"	2.403,-6
Por la corredera que para un cañón de a 18 giratorio y su cureña, se colocó en el Bergantn "Cantón"	1.065,-4
Para la recorrida del aparejo de la fragata "Venganza" y reposición de faroles, etc.	6.000
Para los dos reductos que se fabrican en Ancón	5.292,-2
Para los vigías, pidió la Marina y se libraron	1.475

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS I

Para tabladillos a la tropa que se espera de España y pedido del Sr. Sub-Inspector de Ingenieros	5.000
Para pagar a la Oficialidad y tripulación dos meses de sueldo, y tres de gratificación, repuesto de víveres para cuatro meses, reemplazo de medicinas, y 120 vestuarios a la "Venganza"	18.412,-4
	<hr/> 191.730,-3 ¹⁴⁶ .

Como puede apreciarse, la mayor parte de este dinero se invierte en gastos de la Marina, la que —lo hemos dicho— tiene en esta época notoria importancia. Sin embargo, el Virrey dirá amargamente años después, que está "*...cada vez más incomodado de ver q. se gastan enormes caudales con la Marina y el Serv.º q. hace es tan corto q. casi es ninguno*"¹⁴⁷.

Otro peligro constante que deben afrontar las embarcaciones en esta y otras rutas es el de los corsarios, que muchas veces las hacen su presa y en otras demoran su salida. Tenemos el caso de la fragata *Romana* que sólo puede salir a Cádiz el 21 de noviembre de 1818¹⁴⁸, cuando en realidad su fecha de partida está fijada para una semana antes¹⁴⁹. Precisamente la fragata de guerra *Venganza* sale del Callao el 14 de ese mes, "*...a perseguir un corsario que se presentó a la boca del puerto...*"¹⁵⁰ y que es el que ocasiona la demora no sólo de la *Romana*, sino también la de "*...otros cuatro buques que estaban prontos para Guayaquil*"¹⁵¹.

La *Romana* zarpa el día 21, porque el día anterior regresa la *Venganza*, "*...después de haber perseguido al corsario que se le escapó por haberle cambiado el rumbo en la noche...*"¹⁵².

Como medida de precaución, la *Romana* es convoyada por la corbeta de guerra *Sebastiana*¹⁵³, la que debe acompañarla "*...hasta ponerla en seguridad de algún corsario sobre estas costas*"¹⁵⁴.

La *Romana* lleva al Alférez de Navío de la Real Armada, don Nicolás Monterola, quien a la mano es portador —dice Pezuela— de "*mi correspondencia particular y la interesante de oficio...*"¹⁵⁵; y al "*...Oidor del Cuzco Don Manuel Bidantry mandado ir a España por no combenir en América*"¹⁵⁶.

La carga de la fragata es: estaño, añil, cacao, cascarilla, plata, oro y oro en pasta¹⁵⁷.

Debemos advertir que no sólo se protege la salida, sino también la llegada de naves al Callao. Por ejemplo, el 13 de febrero de 1819, "*salieron del puerto del Callao la corveta de guerra "Sebastiana" y el bergantín "Pezuela" a proteger la recalada de la corbeta de guerra "Cleopatra", que debe llegar de Guayaquil*"¹⁵⁸. Las tres naves entran al puerto el 16 de ese mes¹⁵⁹.

Otro caso es el de la fragata mercante *San Antonio*, que se hace a la vela rumbo a Cádiz el 10 de julio de 1819, y que sale convoyada por la corbeta *Sebastiana* y el bergantín *Pezuela* los que debían escoltarla "...hasta dejarla en salvo..."¹⁶⁰. En esta fragata el Virrey envía cinco partes destinados al Ministro de la Guerra, y que son:

Nº 663 Parte del estado del Virreynato hasta el 7 de julio.

Nº 664 Parte de la Confinación de Cortés y Riva Agüero.

Nº 665 Parte del asesinato de la Punta de San Luis.

Nº 666 Parte de la retirada de Sánchez a Valdivia.

Nº 667 Sobre la mala conducta de las tropas peninsulares"¹⁶¹,

y dos al Ministro de Hacienda:

"Nº 378 Informe sobre la condena del Ex-Intendente Quimper.

Nº 385 Reserbado sobre el empleo de Administrador y de Contador en el Tribunal de Cuentas"¹⁶².

Aclara el remitente, en una nota, que "*estos oficios los llevó el Señor Pedemonte*¹⁶³ a la mano para ponerlos en el correo luego que llegase a Cádiz"¹⁶⁴, y en otra nota, que

*"Toda mi correspondencia particular, en un paquete rotulado a Uriarte, y otro rótulo al Director Serna Santander, bajo el cual iban cartas para Ygnº Osorio, Olarria, Goyeneche, Abascal, Herreros, Joaquina de Heras, el primo Torres de Barbastro, y Inés Muñoz, lo llevó a la mano el mismo Pedemonte para entregarlo a Uriarte"*¹⁶⁵.

La carga de la *San Antonio* es similar a las otras ya mencionadas, y consiste en: plata, oro, estaño, cascarilla, cacao de Guayaquil, lana, algodón, algodón en rama, lana de vicuña¹⁶⁶.

Pezuela es minucioso al referirse a este viaje, y da incluso la tripulación con la que sale la fragata al mando del Capitán y Maestre don José María Jugo y está compuesta por cinco Oficiales Mayores; siete Oficiales de mar; diecisiete marineros; cuarentidós grumetes, y dos pajes, con un total de setentitres individuos¹⁶⁷. Como pasajeros el mencionado Presbítero Pedemonte y un criado; don Pedro José de Larra; doña Antonina de Serna y dos hijas; y don Martín de Salas¹⁶⁸. Lleva además al Cabo primero don Antonio Chamorro; al Cabo segundo don Eugenio Gil; a los soldados Baltasar Gil y Antonio Piernas; todos ellos inválidos¹⁶⁹, y a los reos, Presbítero don Antonio Armestoy; Fray Manuel Valverde; y Fray Antolín Paz¹⁷⁰. No conserva la misma minuciosidad, cuando da cuenta de la salida para Cádiz, con escala en Guayaquil, de la fragata *Veloz*, de la que sólo dice que parte el 12 de agosto de 1819, "*...con 71 hombres de capitán a paje...*"¹⁷¹ y a los reos Nicolás Piñateli, Tomás Olivares, Román Téllez, y Mateo del Carpio, que "*...van a su presidio de la Península, por el delito de haber intentado un asalto en el Callao*", y a

"Juan Navarro, destinado al presidio de Guayaquil"¹⁷². Sin embargo conserva la claridad —que siempre ofrece— al consignar la carga que lleva la *Veloz*: géneros, vino y aguardiente, hierro, azúcar, cobre, estaño¹⁷³.

Hemos mencionado a la fragata mercante *Primorosa Mariana*. La vimos partir para Cádiz el 18 de diciembre de 1817¹⁷⁴ y llegar al Callao el 9 de octubre de 1819¹⁷⁵. En febrero del año siguiente, el día 18, vuelve a salir "...p.a Cádiz, con escala en Guayaq.l... su Capitán D. José Arrarte, con 32 individuos de tripulación"¹⁷⁶. Y añade el Virrey

"Por ella di cuenta, con fha. 12 de Fevrero presente al M^o. de Guerra, del estado del Virreynato en aquella fha. El pliego, bajo cubierta de Serna á Ing.^o, fué á la mano, preparado p.a hecharlo al agua"¹⁷⁷.

El 19 de julio de 1820 sale para Cádiz la fragata inglesa de comercio, llamada *Recurso*, que debe hacer escala en el Janeiro¹⁷⁸. Entre los pasajeros lleva al Coronel de Artillería don Fulgencio Ceballos, con su asistente; al Capitán de Fragata don Pedro Pablo Urquijo, con su mujer, cinco hijos, y dos criados; al Teniente Coronel Graduado, don José Piquero, con su mujer, un hijo, y un asistente; a doña Josefa Puyol, viuda del Intendente de Concepción, Ordóñez, con tres hijos y un asistente; a doña María Iturralde, viuda del Teniente Coronel Mata, con una hija y un asistente; y al Capitán de Milicias don Manuel Suertegaray¹⁷⁹. Al Coronel Fulgencio Ceballos, el Virrey le recomienda "...un paquete de Corresp.a p.a nuestro Embajador en el Janeyro, y otro p.a mi hermano con Pliegos de Oficio y cartas particulares"¹⁸⁰.

Como puede apreciarse por todo lo dicho hasta aquí, la navegación entre Callao y Cádiz es muy intensa, y los tiempos oscilan en función del tipo de embarcación, de los elementos naturales y de los acontecimientos militares. Más aún; muchos de los viajes sufren interrupción por acción de los enemigos corsarios que capturan la nave contraria. Por ejemplo el bergantín *Maypú* que sale para Cádiz el 29 de marzo de 1820, no llega a su destino porque es presa de la fragata *Bloson*¹⁸¹; sin embargo la *Especulación* fondea en el Callao, procedente de Cádiz, "...con el cuerpo de la Paz", el 13 de setiembre de 1820¹⁸², es decir cuando ya la Escuadra Libertadora está en costas peruanas; o más tarde aún, el navío *Asia* y el bergantín *Aquiles*, en llegada ya mencionada, arriban al Callao el 12 de setiembre de 1824, a pesar de que: "*La fragata de guerra Protector y Bergantín Prosperina, cruzaban en frente del Puerto...*" esperándolos para provocarlos a un combate, que no se realiza¹⁸³.

Similares problemas e incidencias hemos de encontrar en otras rutas.

NOTAS AL CAPITULO

1. *Idea General del Perú*, en el *Mercurio Peruano*, edición facsimilar, T. I, N° 1, fols. 5-6.
En la presentación de los diversos viajes que se consignan en los capítulos dedicados a comercio, navegación y rutas, se coordina la importancia y significación del tráfico con la ubicación geográfica. No se sigue con minuciosa exactitud, en cada ruta, un orden cronológico, pues se atiende, asimismo, a otros factores.
La imagen demostrativa, en las varias rutas de la época, no aspira como es lógico, a carácter exhaustivo o total. Es la presentación de diversas muestras, casuísticas, eventualmente agobiadoras, que persiguen ofrecer el retrato, en lo posible gráfico y directo, del movimiento de buques en los distintos rumbos de esos años.
2. *Loc. cit.*
3. *Loc. cit.*
4. *Loc. cit.*
*Estas cuatro referencias 1, 2, 3, y 4 del *Mercurio Peruano* se consignan igualmente en el capítulo sobre el Comercio, mas, creemos oportuno registrarlas aquí nuevamente dentro del contexto del movimiento de buques.
5. HAIG, Samuel... *Bosquejo del Perú entre 1826 y 1827*, p. 168.
6. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*, T. I, cap. VII, p. 168.
7. TORATA, Conde de... *Documentos*, T. III, vol. II, apéndice N° 4, Doc. N° 102, p. 302.
8. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. VI, cap. III, p. 74.
9. DIARIO DE LIMA, del 21 de mayo de 1791.
10. *Loc. cit.*
11. *Loc. cit.*
12. *Loc. cit.*
13. *Loc. cit.*
14. *Ibidem*, del 25 de mayo de 1791.
15. URTEAGA, Horacio H. ... *Un inédito valioso*, En la Revista Histórica, T. II, p. 399.
16. *Loc. cit.*
17. *Ibidem*, p. 400.
18. *Ibidem*, p. 419.
19. *Loc. cit.*
20. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*, pp. 88-89.
21. *Ibidem*, p. 107.
22. *Loc. cit.*
23. *Loc. cit.*
24. A diferencia de Pezuela, que da como día de partida esta fecha, la *Gaceta del Gobierno*, del 18 de abril de 1817, N° 26, señala el 11 de diciembre de 1816.
25. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 130.
26. *Ibidem*, pp. 107-108.
27. *Ibidem*, pp. 268-269.
28. *Ibidem*, p. 269.
29. *Ibidem*, pp. 293-294.
30. *Ibidem*, pp. 542-543.
31. *Ibidem*, p. 548.
32. *Ibidem*, p. 543.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

33. *Loc. cit.*
34. *Loc. cit.*
35. *Loc. cit.*
36. *Loc. cit.*
37. *Ibidem*, p. 544.
38. *Ibidem*, p. 545.
39. *Ibidem*, p. 554.
40. *Ibidem*, pp. 548-549.
41. *Ibidem*, pp. 372-373.
42. *Ibidem*, p. 372.
43. *Loc. cit.*
44. *Ibidem*, p. 376.
45. En la memoria de Pezuela aparece como *Naviera* p. 376, pero es posible —por todo el contexto— que se trate de la *Xaviera* que forma parte de la expedición, aun cuando los datos mandados por el Virrey no son muy claros en este aspecto, pues se refiere con amplitud a las otras fragatas y hace una sola mención a la *Naviera* (sic).
46. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 376.
47. *Loc. cit.*
48. *Ibidem*, p. 377.
49. Pezuela señala, en su "Diario", esta fecha; sin embargo la *Gaceta del Gobierno*, del 10 de diciembre de 1818, N° 78, da el 17 de marzo como día de partida de la fragata *San Antonio*.
50. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 383. *Gaceta del Gobierno*, del 28 de noviembre de 1818, N° 76.
51. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 383.
52. *Ibidem*, pp. 160-167.
Este tema se estudia en el capítulo VI: Los refuerzos de la Metrópoli.— La Expedición de 1817.
53. De esta fragata sólo se tiene la noticia de su salida, el 5 de mayo, pero ninguna incidencia de su viaje ni llegada a Arica o al Callao por este tiempo. La noticia más próxima es la llegada al Callao, el 16 de diciembre, de la lancha de la *Minerva*, con el aviso de haberse apresado dicha fragata mercante en Arica la noche del 24 de noviembre; lo que de paso nos da una idea sobre el tiempo de navegación de una lancha entre Arica y Callao. *Ibidem*, p. 198.
54. Es interesante verificar en el Diario de Pezuela el caso del *Rey Fernando* o *San José*.
55. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 160-161.
56. *Ibidem*, p. 161.
57. *Ibidem*, p. 164.
58. *Ibidem*, p. 166.
59. *Ibidem*, p. 167.
60. *Loc. cit.* De este bergantín de guerra, *Potrillo*, el Virrey afirma en su memoria un año atrás: "El *Potrillo* tenía de fuerza: diez y ocho piezas de artillería, tres oficiales de guerra, tres mayores, ocho de mar, sesenta y dos marineros y diez y nueve hombres de tropa, cuyo coste al mes es de 2.620 pesos.
Este buque de guerra era el único... que tenía el Apostadero del Callao: —agosto 1816— pero desde el Gefe principal hasta el último individuo dependiente de él, es un número extraordinariamente crecido, que ocasiona muchos gastos al Rey, y con poca opinión".— Ibidem, p. 87.
61. *Ibidem*, pp. 167-168.
62. *Ibidem*, p. 168.
63. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 18 de setiembre de 1824, N° 40.
64. DIARIO DE LIMA, del 3 de octubre de 1790.
65. Al final de dicho Plan se advierte que el primer número saldrá el viernes 1° de octubre.
66. DIARIO DE LIMA, Plan del Diario.

NOTAS AL CAPITULO

67. *Ibidem*, del 21 de mayo de 1791, y del 25 de mayo de 1791.
68. *Ibidem*, del 17 de mayo de 1792.
69. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. V, N° 139, fol. 7.
70. *Ibidem*, T. VI, N° 205, fol. 269.
71. *Loc. cit.*
72. *Diario de Lima*, del 16 de diciembre de 1790.
73. *Ibidem*, del 23 de diciembre de 1790.
74. *Loc. cit.*
75. *Ibidem*, del 15 de marzo de 1791.
76. *Ibidem*, del 5 de abril de 1791.
77. *Ibidem*, del 6 de abril de 1791.
78. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. II, N° 39, fol. 40.
79. *Ibidem*, N° 40, fol. 48.
80. DIARIO DE LIMA, del 19 de mayo de 1791.
81. *Ibidem*, del 12 de diciembre de 1790.
82. *Ibidem*, del 15 de marzo de 1791.
83. *Ibidem*, del 1° de mayo de 1791.
84. *Ibidem*, del 19 de mayo de 1791.
85. *Ibidem*, del 14 de diciembre de 1790.
86. *Ibidem*, del 20 de mayo de 1791.
87. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. II, N° 41, fol. 56.
88. DIARIO DE LIMA, del 20 de mayo de 1791.
89. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. X, N° 338, fol. 214.
90. DIARIO DE LIMA, del 18 de marzo de 1791.
91. *Ibidem*, del 17 de abril de 1791.
92. *Ibidem*, del 1° de mayo de 1791.
93. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. II, N° 40, fol. 47.
94. DIARIO DE LIMA, del 11 de mayo de 1791.
95. *Loc. cit.*
96. *Ibidem*, del 1° de mayo de 1791.
97. *Loc. cit.*
98. *Ibidem*, del 24 de marzo de 1791.
99. *Ibidem*, del 10 de junio de 1791.
100. *Loc. cit.*
101. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. II, N° 49, fol. 128.
102. *Loc. cit.*
103. DIARIO DE LIMA, del 18 de julio de 1792.
104. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. X, 343, fol. 254.
105. URTEAGA, Horacio... *Op. cit.*, en la Revista Histórica, T. II, p. 414.
106. *Loc. cit.*
107. *Loc. cit.*
108. *Ibidem*, p. 417.
 En carta del 18 de junio Abascal informa al Primer Secretario de Estado y del Despacho, sobre el envío, a Cádiz, de los reos Pardo, Pérez Canosa, García y otros "...comprometidos en la sedición intentada en Lima" — *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1°, pp. 201-202. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
109. URTEAGA, Horacio... *Op. cit.*, en la Revista Histórica, T. II, p. 405.
110. Según informa Abascal, en noviembre y diciembre de 1809, la fragata *Astrea* regresa al Callao "de arribada". Marcos Dongo y Bernardino Gutiérrez, pasan a las fragatas *Candelaria* y *Fuente Hermosa*, respectivamente. — *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1°, pp. 197 y 200. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
111. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, pp. 316, 309.
112. URTEAGA, Horacio... *Op. cit.*, en la Revista Histórica, T. II, p. 411.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

113. *Ibidem*, p. 422.
114. *Loc. cit.*
115. *Loc. cit.*
116. *Documentación Oficial Española*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXII, vol. 1º, pp. 290-291. Compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.
117. *Ibidem*, pp. 338-340.
118. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 94.
119. *Loc. cit.*
CARRION ORDONEZ, Enrique... *Peñeyra y el Perú*.— En Boletín del Instituto Riva Agüero, N° 8, Lima, 1969-1971, pp. 15-123.
120. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 131.
121. Según hemos dicho anteriormente, la *Aurora* zarpó del Callao el 15 de febrero de 1817.— *Ibidem*, p. 107.
122. *Ibidem*, p. 134.
123. *Ibidem*, p. 157.
124. *Loc. cit.*
125. *Loc. cit.*
126. *Ibidem*, p. 166.
127. *Loc. cit.*
128. *Ibidem*, p. 107.
129. *Ibidem*, p. 201.
130. Como veremos oportunamente, la expedición parte hacia Chile el 9 de diciembre.— *Ibidem*, p. 191.
131. *Ibidem*, p. 201.
132. *Ibidem*, p. 274.
133. *Loc. cit.*
134. *Ibidem*, p. 275.
135. *Loc. cit.*
136. *Ibidem*, p. 274.
137. *Ibidem*, p. 275.
138. *Loc. cit.*
139. *Ibidem*, p. 274.
140. *Loc. cit.*
141. *Loc. cit.*
142. *Loc. cit.*
143. *Loc. cit.*
144. *Ibidem*, pp. 274-275.
145. *Ibidem*, pp. 313-314.
146. *Loc. cit.*
147. *Ibidem*, p. 701.
148. *Ibidem*, p. 381.
149. *Ibidem*, p. 380.
150. *Loc. cit.*
151. *Loc. cit.*
152. *Loc. cit.*
153. *Ibidem*, p. 381.
154. *Ibidem*, p. 382.
155. *Loc. cit.*
156. *Loc. cit.*
157. *Loc. cit.*
158. *Ibidem*, p. 406.
159. *Ibidem*, p. 407.
160. *Ibidem*, p. 490.
161. *Loc. cit.*
162. *Loc. cit.*
163. Se trata del Presbítero don Carlos Pedemonte.
164. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 490.
165. *Ibidem*, pp. 490-491.

NOTAS AL CAPITULO

166. *Ibidem*, p. 491.
167. *Ibidem*, p. 492.
168. *Ibidem*, p. 491.
169. *Loc. cit.*
170. *Loc. cit.*
171. *Ibidem*, p. 509.
172. *Ibidem*, pp. 509-510.
173. *Ibidem*, p. 510.
174. *Ibidem*, p. 201.
175. *Ibidem*, p. 542.
176. *Ibidem*, p. 656.
177. *Loc. cit.*
178. *Ibidem*, p. 736.
179. *Ibidem*, pp. 736-737.
180. *Ibidem*, p. 737.
181. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. II, p. 166.
182. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 762.
183. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 18 de setiembre de 1824, N° 40.

Capítulo XXIX

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS II

VALDIVIA Y CHILOE

Veamos ahora la navegación entre Callao, Valdivia y Chiloé. En los primeros años de la época que nos ocupa, la navegación hacia Valdivia es limitada. Muchas veces sólo es un puerto de escala en la ruta hacia Chiloé, pero el curso de los acontecimientos militares le da mayor actividad.

En el *Diario de Lima*, del 6 de octubre de 1790 se afirma:

*"...noticia al público, como por Decreto de este Superior gobierno, de 2 del corriente, se ha mandado sacar á Remate, la Conduccion del Cituado Annual al Puerto de Baldivia (sic), con mas quatro cientos Quintales de Pólvora que se necesitan para resguardo de aquella Plaza, á fin de que los Dueños de los Buques de esta Mar del Sur, que quieran hacer este Biaje, ocurran á los Señores Ministros de Real Hacienda, con las posturas que les parescan oportunas, en la inteligencia que el dia siete del corriente, se ha de rematar. Lima y Octubre 4 de 1790.= Y está firmado de D. Pedro de Roxas, Escribano Teniente de Real Hazienda"*¹.

Al día siguiente se aclara que *"...el apellido del Escribano de Real Hacienda, quien se ha de ocurrir para la postura de la conduccion del situado, Pólvora, etc. es Xara, y no Roxas"*². El remate de la conducción del "Situado" fue ganado por la fragata *Nuestra Madre de Dios*, alias *la Perla de América*³, que tiene como Capitán y Maestre a don Joseph de Sala Baldés⁴. Se anuncia que la fragata sale el 26 de octubre no sólo para Valdivia sino también para Chiloé y que *"...quien tubiere carga ocurra*

á su apoderado D. Joseph Ypolito de Ibañes"⁵. En realidad, la *Madre de Dios* sólo se hace a la vela el día 27 de octubre⁶, es decir, el mismo en que sale para Valdivia y Valparaíso la fragata de Su Majestad nombrada la *Liebre*⁷.

En julio de 1810 llega al Callao procedente de Valdivia y de la isla Juan Fernández la urca *Astreal*⁸.

El bergantín portugués *Nuestra Señora del Carmen*, que sale de Valdivia el 27 de febrero de 1819, entra en el Callao a las diez y media de la mañana del 16 de marzo, con 18 días de navegación⁹. Este bergantín viene desde Montevideo con escala en Valdivia¹⁰ y puede entrar en el Callao a pesar del bloqueo¹¹ que desde fines de febrero soporta el puerto¹². El bergantín

*"conduce yerva, paños, hierro y otras cosas. Dejó al Gobernador —de Valdivia— 41 mil pesos de dichos géneros que libró contra estas Cajas, con más otras libranzas de plata tomada a los comerciantes de aquella plaza para cubrir sus necesidades, las cuales ascienden a 42 mil, con cuyas dos partidas quedó aquel Gobernador provisto para algunos meses"*¹³.

*

Otro bergantín, el *Guadalupe*, sale de Valdivia para la costa peruana, el 25 de mayo de 1819, con comunicaciones del Comandante General del Ejército de Chile¹⁴.

La primera noticia que publica la *Gaceta* sólo indica que "*El bergantín mercante Guadalupe... ha arribado á la Rada de Salinas*¹⁵ desde el puerto de Valdivia...". Pero en el número siguiente ya se da cuenta de que el bergantín llega al Callao, luego de hacer "*...escala en Huacho y la Barranca*". Según esta noticia el *Guadalupe* está en el Callao, con veintisiete días de navegación, el 21 de junio de 1819, conduciendo:

"800. fanegas de trigo medida de aquel reino.

80. lumas de 5 á 6 varas.

2. caxones de quesos.

3. docenas de remos de 5 varas.

*3. caxones de jamones"*¹⁶.

Es interesante señalar que en él vienen "*...el Comandante, oficiales e individuos de la desgraciada fragata "María Isabel"*¹⁷ "*...para formársele Consejo de Guerra por la pérdida...*" de dicha nave. Agrega el Virrey en su Memoria,

"marcharon asi que llegaron a esta Capital a la Plaza del Callao para quitar de la vista de sus habitantes unos objetos que renovasen las desgracias que han ocurrido después de la pérdida de la fragata de guerra "María Isabel" y expedición que escoltaba, poniendo de sus resultas este Virreynato en los eminentes riesgos en que ha estado y aun se halla, bloqueado por las fuerzas marítimas aumen

*tadas con dicha fragata "María Isabel", al paso que las nuestras se disminuyeron por su pérdida"*¹⁸.

El Comandante es el Teniente de Navío don Dionisio Capaz, y el Primer Piloto, graduado de Teniente de Fragata, don Sebastián Damiano. Aparecen también: el Alférez de Navío don Eusebio Tiscar; el Alférez de Navío don Juan Antonio Martín; el Alférez de Fragata don José Ibarra; el Guardia Marina don Miguel Valencia; el aventurero don Francisco Morquecho; el contador don José Croquer; el cirujano don Francisco Lara; el capellán Fray Gregorio Morales; el Segundo Piloto don José Vidaurreta; el Tercer Piloto don Juan Noirat; los agregados don Guillermo Damiano y don Antonio Angulo; un Maestre; un primer guardián; un primer herrador; un carpintero; un farolero; y un armero¹⁹.

*

El pailebot *Aránzazu* sale del Callao el 29 de noviembre de 1818 "...con dirección a Valdivia a llevar pliegos para los jefes de aquella plaza y Chiloé y para el Comandante General Sánchez que se hallaba en Concepción haciendo la guerra". El pailebot mencionado lleva "...armas de chispa y blancas, municiones, sal y 25 mil pesos para dicha plaza de Valdivia, debiendo volverse por la costa de Arauco"²⁰. El *Aránzazu* está de regreso en el Callao el 8 de febrero de 1819, según Pezuela²¹ y "el 7 por la noche..." según consta en el Archivo de San Martín²². El pailebot conduce "...á su bordo al hijo del virrey, á un coronel de artillería Loriga, al administrador de la administración del Callao Tarma y al célebre cura Bulnes, nombrado canónigo de Arequipa"²³. En la Memoria del Virrey consta que

*"trajo a su bordo el Segundo ayudante del Estado Mayor del Ejército del Alto Perú D. Juan Loriga y al Capitán de mi Guardia de Caballería, que habían desembarcado en Talcahuano de la pérdida fragata de guerra "María Isabel" y atravesando todo el territorio de los indios araucanos hasta Valdivia, lograron embarcarse en dicho pailevot (sic) "Aranzazu", con pliegos de Sánchez y del Gobernador de la mencionada plaza de Valdivia"*²⁴.

Agrega el Virrey que vienen de pasajeros Francisco Moar, Domingo Amunátegui entre otros²⁵. Por este pailebot se sabe que las tropas de Sánchez, en Concepción, "... estaban escasas de numerario y vestuario y se necesitaba de ambos artículos pronto, así como de mayor número de fusiles..."²⁶. El *Aránzazu* emplea para el viaje en redondo, dos meses y diez días.

*

El mismo día en que el *Aránzazu* parte del Callao para el viaje que acabamos de reseñar, es decir, el 29 de noviembre de 1818, lo hace la fragata *Gaditana*, también para Valdivia, y

Oficio de Antonio Vacaro al Virrey don
Joaquín de la Pezuela, Callao 2 de diciembre
de 1820, sobre asuntos económicos para el
sostenimiento de la Marina. Real Hacienda,
Lima, 1820, Legajo 1521-1663. Archivo General
de la Nación.

S. L. V.
D. mo. Vicer.

El 17 del mes pasado se acordó en Junta de Apon-
tad.^{no} exponer a V. S. las crecidas deudas que tiene la R.^a
Hacienda a los proveedores de víveres, y de los pastrechos
navales con que se ha sostenido la fuerza armada hasta
Lima de V. D. por que el crédito había disminuido en tales ter-
minos, que todos se negaban a los subministras. Así lo
hicimos presente a V. S. en oficio del día siguiente, y como
el 19 de este mes se acordó en Junta de Apon-
tad.^{no} que el Ministro empeñaba su voto en favor de conseguir si-
quiera veinte conuncato de gallina con que contin-
uar la ración, p.^o que el 19. se había absolutam.^{te}
que comer en los fuegos q.^{se} hacían en especie.
En el presupuesto de este mes no van
comprehendidas las raciones en dinero que toma el
Ejército y Marina. Depósitos, Lanchas, Sotones, Carroceros, Regimientos y
Maestranza, por que como debe ser adelantada esta can-
tidad, no da espera al fin de mes, ni a los retardos que
suelen sufrir la cobranza después de estar decretada p.^o
V. S. El Ministro me haia continuas instancias sobre
lo preciso que es mantener el crédito, y sobre todo re-
integrar las cantidades que se gastan por su recomen-
dacion, que son, dos mil quinientos veinte pesos de la
galleta, y nueve mil de las perdidas raciones en dinero
correspond.^{tes} a noviembre que son, 11560, esto ademas de
la deuda q.^{se} manifiesta a V. S. en los citados oficios, y de
la suma del presupuesto de este mes. Lo manifi-
esto a V. S. en vista de la necesidad que hay para el

correspond. ^{te} libramente, si lo tiene' abien.

Dios que. a N. S. m. J. J. Gallan
2. de Diciembre de 1820.

Exms S.^{as}

Antonio Vaccaro

Exms. Sr. Sr. Sr. Sr. Sr.
Sr. Sr. Sr. Sr. Sr.

"...cargada de efectos por cuenta de su dueño"²⁷, y al día siguiente lo efectúa el pailebot *Guadalupe*,

"... en el que previne —dice Pezuela— al Gobernador de Concepción Cabañas que viera el modo de remitirme a mi hijo Ramón que se embarcó en Cádiz en dicha fragata "*María Isabel*" apresada, en caso de que hubiese tenido la fortuna de sobrevivir y desembarcar en Talcahuano"²⁸.

El 6 de marzo de 1819²⁹, es decir, durante el bloqueo que hemos mencionado al hablar del bergantín portugués *Nuestra Señora del Carmen*³⁰, dice el Virrey Pezuela,

"sin embargo del bloqueo, salió de noche la corveta anglo-americana "*Pez Volador*", su Capitán hombre de confianza y fiado de su vela, le comisioné para llevar a Valdivia pliegos al Gobernador y a Sánchez, en que le prevenía continuase la guerra por aquella parte con todo vigor, para ocupar a los enemigos y que no pensasen en la expedición contra el Perú. Fué cargada de artículos de más valor que la plata en aquellos países, sin registro, porque no se supiese dónde iba"³¹.

Sin embargo, los pliegos no los lleva la *Pez Volador*, pues como el mismo Virrey agrega, "con el cuidado de los enemigos del bloqueo del Callao y por no perder la ocasión de salir y obscuridad de la noche, se dejó los pliegos"³². Para remediar este contratiempo, tres días después, el 9 de marzo de 1819,

"salió el bergantín "*Cantón*" de noche, su dueño Cofín anglo-americano, buen sujeto, fué comisionado por mí —escribe Pezuela— a llevar los pliegos que dejó el "*Pez Volador*", cargado de sal en Huacho, y cruzando a 50 leguas del Callao algunos días para ver si avistaba el comboy de Guayaquil y avisarle que se volviese al mismo puerto, por estar bloqueado el Callao"³³.

Como en el caso de la *Pez Volador*, el *Cantón* también "fué en secreto, sin registro"³⁴.

El *Cantón* cumple el encargo de avisar al convoy, pues el 5 de abril de ese año dice Pezuela que tiene

"...aviso de haber entrado en Paita el comboy de Guayaquil y Fragata "*Palafox*", de resultas de haber sido avisado por el Capitán del bergantín "*Cantón*", a 50 leguas frente del Callao, de hallarse la escuadra enemiga bloqueando el puerto, como se lo previne secretamente a dicho Capitán para salbar (sic) al referido comboy..."³⁵.

En esta ocasión reitera que el *Cantón* debe

"...seguir después a cargar de sal en el puerto de las Salinas, con dirección a Valdivia a llevar pliegos a su Gobernador y al Comandante General de las fronteras de Arauco D. Juan Francisco Sánchez, muy interesantes"³⁶.

El *Cantón* continúa viaje, llega a Valdivia, cumple su cometido y zarpa de ese puerto el 7 de junio de 1819³⁷, llega a Chilca el 22 del mismo mes³⁸. Emplea entre Valdivia y Chilca dieciséis días, y

*"...trajo a su bordo al primer Teniente de Guardias Waloñas D. José Cabañas, enfermo de un aire de perlesia; mas el duplicado de la correspondencia del Gobernador de Valdivia, que había traído el bergantín "Guadalupe"*³⁹.

Otros pasajeros son: el Comandante del Batallón de Concepción, don José Alejandro, que viene herido; el Conde de Marquina, que debe pasar a España⁴⁰.

*

Siempre en este difícil año de 1819, el primero de abril, dice el Virrey que tiene noticias *"... por particulares que había salido un navío de guerra del puerto de Cádiz con algunos trasportes (sic) y destino al Callao..."*⁴¹, y por ello

*"determine que la goleta "Alcanze" (sic), muy velera y de sobresalientes cualidades, que se hallaba en el Callao, saliese al instante para Valdivia a dejar unos pliegos a su Gobernador con algunos auxilios y, sin detención, se pudiese a cruzar sobre la isla de la Mocha y Santa María; y al bergantín francés la "Gacelle", que se hallaba en Guarmey y me lo ofreció su sobrecargo, le pasé la orden para que fuese a cruzar sobre San Gallán"*⁴².

De esa manera, si resulta cierto que viene el navío de guerra de Cádiz⁴³

*"...y reconociese a su recalada algunos de dichos puntos, se le avisase de hallarse la escuadra enemiga sobre el Callao y sus inmediaciones, por medio de un pliego que al efecto recibieron los capitanes de la goleta y el bergantín"*⁴⁴.

Una semana después de esta determinación, el día ocho⁴⁵ Pezuela es más explícito cuando dice:

*Necesitando Valdivia socorros para si y las tropas que hacen la guerra por Concepción, determiné que a todo riesgo saliese la goleta española "Alcanze" (sic), con 20.000 pesos y varios artículos de precisa subsistencia, sin armas por lo expuesto que iba (sic) el buque fiado en solo su vela. Salió secretamente pagada por el Erario con 4.000 pesos mensuales y su total valor en caso de que fuese apresada por los enemigos"*⁴⁶.

En esta goleta se envía la

*"...orden terminante al Comandante General Sánchez para que a toda costa continuase haciendo la guerra por las fronteras de Arauco y Concepción y no emprendiese la retirada a Valdivia que ya había anunciado"*⁴⁷.

"Plano de la Yntendencia de Arequipa. Hecho de orden del Exmo. S.or Virrey Fr. D.n Francisco Gil y Lemos. año de 1792. Por D.n Andrés Baleato". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXIV.— Carpeta C.— Nº 6. "Sin firma; latitud aumentada; clave de signos; fondeadero; rosa con lis; lavado en verde, amarillo, rosa y gris;..". Del fichero de cartografía del Museo Naval. (Foto: Luis Dorado, Madrid).

"Plano general de las Montañas Orientales al Reyno del Perú; pertenecientes ala Corona de España y confines de Portugal, que comprehende desde 1. hasta 20º de Latitud S. y desde el Meridiano de Lima hasta 20º de Longitud al E. Formado sobre los reconocimientos que verificó el R.do p.e Fr. Joaquin Soler Misionero Ap.co en el discurso de 15 añ.s que estuvo exercitado en las Conversiones, y en el acopio de noticias que adquirió, teniendo presentes todas las incursiones y descubrimientos que hay hasta la fecha, de lo que dedujo el giro y confluencias de todos los Rios considerables, la direccion de las Serranias principales, y la posicion geografica de los Países y Naciones asi Cristianas, como Barbaras, del modo que manifiesta el Plano. Hecho de Orden del Exmo. S.or Virrey B.o Fr. D.n Fran.co Gil y Lemos por D.n Andrés Baleato, año ae 1795".

Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXIV.—
Carpeta C.— N° 2. *"Sin firma; rosa con lis, lavado en verde ocre; y gris; orografía; línea de demarcación que divide las posesiones portuguesas de las españolas, descripción geográfica..."* de diversos ríos. Del fichero de cartografía del Museo Naval.
(Foto: Luis Dorado, Madrid).

Como en el caso de otro testimonio cartográfico de Baleato 1796, en éste se halla fuera de nuestra jurisdicción la provincia de Maynas que pertenece en ese tiempo al Virreinato de Santa Fe, por segregación de nuestra soberanía y que se reincorpora al Perú por la Real Cédula de 1802. El texto íntegro de la leyenda que aparece en este mapa se consigna, por su extensión y por las dificultades técnicas para presentarla en la misma reproducción del mapa, en la nota final del capítulo XXXIII.

DON PEDRO JOSE DE ZARATE

Y NAVIA, DE LA ORDEN DE SANTIAGO, MARQUES DE MONTEMIRA, MARISCAL de campo, Gobernador Político y Militar de esta Plaza &c. &c.

HALLANDOSE expedito el tránsito para el Puerto del Ancon, Valles de Chancay, Huaura y demas puntos ocupados por las armas de la PATRIA, y franca la internacion de víveres que hay reunidos en dichos puntos con abundancia; se hace saber al público, á fin de que todos los Habitantes de esta Capital que tengan proporcion de introducirlos en ella, acudan á comprarlos, y veri-

fiquen su internacion en qualquier clase de acémilas que se les proporcione con toda la prontitud que exigen las necesidades que se estan experimentando.

Lima y Julio 13 de 1821.—El Marques de Montemira.—Francisco de Montoya.

Es copia.

Francisco de Montoya.

El anuncio de esta retirada le llega al Virrey en el bergantín portugués *Nuestra Señora del Carmen*, que hemos visto anclar en el Callao el 16 de marzo de 1819⁴⁸. La *Alcançe*, después de entregar los pliegos en Valdivia, debe

*"...cruzar sobre las islas de la Mocha y Santa María hasta fin de Julio, para ver si recalaba por allí el navío de guerra que se decía debía salir de Cádiz en Enero, y avisarle así como a los buques españoles, de hallarse bloqueado el Callao"*⁴⁹.

De igual modo ratifica el Virrey que *"...contratado en 2.500 pesos mensuales, despaché el bergantín francés la "Gacelle" a cruzar al mismo tiempo que el "Alcançe" en el paralelo de San Gallán por si recalaba allí dicho navío"*⁵⁰. Como es fácil apreciar, la situación desesperada que debe enfrentar el Virrey le hace abrigar esperanzas en la llegada de este navío, que vendría a reforzar la Marina española. El Virrey procura tomar las medidas más precisas a fin de asegurar la llegada de este presunto navío, e incluso el 14 de abril de 1819 se reúne en *"... una Junta particular de Guerra con los Señores Sub-Inspector La Mar y Llano y el Sr. Comandante de Marina..."*⁵¹ a fin de que le diesen opinión sobre las medidas tomadas: haber *"...despachado dos buques veleros⁵² a cruzar el uno sobre la Mocha y Santa María⁵³ ...y el otro... se apostase sobre San Gallán..."*⁵⁴ por si recalca el navío con las tropas en alguno de esos puntos y pudiese cumplir con las disposiciones impartidas, y que *"...si hecho todo esto, quedaba algo que hacer en la opinión de los tres señores para la seguridad del navío y tropas"*⁵⁵.

La goleta *Alcançe* regresa al Callao el 13 de agosto del mismo año⁵⁶ *"...después de haber dejado en [Valdivia] ...los auxilios y pliegos que llevó para aquella plaza y Comandante General Sánchez..."*⁵⁷. El viaje de retorno lo inicia a mediados de julio⁵⁸ con correspondencia de esos lugares⁵⁹, y trae bajo partida de registro al

*"...Teniente de Cantabria D. Antonio Frías, que es uno de los peores oficiales del Cuerpo. Este, dicen, que sublebo (sic) la fragata "Elena" cuando venía embarcado desde Cádiz con todo su Regimiento y parece ha continuado sus maldades en el Ejército de Chile"*⁶⁰.

No es de extrañar que no se mencione informe alguno sobre las tropas que se esperan cuando la *Alcançe* inicia su viaje desde el Callao, pues el 29 de abril, veinte días después de su partida, el Virrey tiene noticias oficiales de *"que el navío "San Telmo" y la fragata "Diana" debían salir de Cádiz para el Callao a fines de Enero o principios de Febrero"*⁶¹ y al día siguiente dice en su Diario, *"...que por el correo que recibí de la Península supe que*

venían sin tropas"⁶² por lo que "mandé que el pailebot "Aranzazu", que estaba pronto para salir al puerto de Valdivia... suspendiese su salida..."⁶³.

*

El 17 de febrero de 1820 fondea en el Callao el bergantín francés la *Hauteloy* (sic)⁶⁴ procedente de Montevideo, de donde sale el 27 de noviembre⁶⁵ del año anterior. Pero este bergantín no viene directamente al Callao, sino que toca en Valdivia, de donde parte el 2 de febrero, llegando al puerto limeño en la fecha señalada⁶⁶. El tiempo total de navegación, desde Montevideo al Callao, es de ochentitres días; y desde Valdivia al último puerto es de dieciseis. El bergantín es fletado en Montevideo por los vizcaínos Juan Bautista Udaondo, Salvador de Sanfuentes, José Idoyaga y José Ortiz⁶⁷ y trae de pasajero desde Valdivia al comerciante don Juan Monte Espada⁶⁸. Los cuatro primeros dicen "...que nada habían oído en Montevideo de la suerte del Navío *San Telmo*"⁶⁹ que hemos visto es esperado en el Callao. De Valdivia dicen en ese puerto es apresado el bergantín *Potrillo* por la *María Isabel* ya en poder de los patriotas, cuando aquél regresa desde Chiloé⁷⁰. Con la captura del *Potrillo* se pierde "la Plata" que lleva para auxiliar Valdivia⁷¹ por lo que el Gobernador de esa plaza "...tomó 26.000 p.os, en Plata y géneros q. le prestaron voluntariam.te los Pasajeros (sic) cargadores del Bergantín Francés"⁷². La carga "...pertenece á los Comerc.s Españoles q.e fletaron el Bergantín, y bienen (sic) en él huyendo de B.s A.s"⁷³ y consiste en 80 barriles de harina; 500 quintales de fierro; 29 barriles de rapé; 30 cajones de muebles; 500 cajones de vino embotellado; 90 barriles de aguardiente; y varios fardos y cajones con efectos de Castilla⁷⁴.

En los viajes desde el Callao a Chiloé o desde Chiloé al Callao también hay la posibilidad de tocar en Valdivia, como lo hace la fragata *Gaditana* que llega al Callao el 25 de setiembre de 1818, procedente, precisamente, de Chiloé y Valdivia, puerto este último del que se hace a la vela el 10 del mismo mes⁷⁵; es decir, 16 días de viaje "...sin novedad alguna..." como tampoco la hay en los puntos mencionados⁷⁶. "Conduce a su bordo varios pasajeros y los presos siguientes: Julián Bravo y Nicolás Caballero"⁷⁷. Esta fragata —como consta anteriormente— inicia nuevo viaje hacia Valdivia el 29 de noviembre del mismo año⁷⁸.

*

El pailebot *Aránzazu* que vimos retornar al Callao desde Valdivia en febrero de 1819⁷⁹ parte el 28 de agosto del mismo año⁸⁰ "...a todo riesgo, para socorrer a Valdivia y Chiloé y conducir las órdenes combenientes (sic) a los jefes de ambos puntos..."⁸¹. En el *Aránzazu* se envía para Valdivia "4 cañones de montaña de a 4 con carruajes, municiones y todo lo necesario para su servicio"⁸²,

300 fusiles completos y corrientes; 200 sables de infantería; 50.000 cartuchos de fusil, con pólvora y bala; 4,300 piedras de chispa; 25 quintales de pólvora; 50 lt. de cobre en planchas; 60 quintales de hierro de todas clases; 3 quintales de acero; 20 quintales de clavazón; 3,000 estopines; 200 lanzafuegos; un surtido de "cordage" de cáñamo de todas clases; 298 herramientas para carpinteros y armeros; 8 quintales de alquitrán; 9 quintales de brea; 12 faroles de falco; 42 varas de lienzo de brin; 2 resmas de papel de escribir; 2 peroles de cobre; 6 suelas de Guayaquil; 6 m. de velas de cera; 100 varas de paño de segunda; 24,400 pesos en plata acuñada para pago de la guarnición⁸³; y para Chiloé 300 fusiles completos; 50,000 cartuchos de fusil con pólvora y bala; 4,300 piedras de chispa; y 25 quintales de pólvora de cañón⁸⁴. El capitán del *Aránzazu* lleva orden

*"...de ir en derechura a Chiloé, cuya navegación está más libre de enemigos que la de Valdivia, y desde allí dirigirse a dicho puerto, según las noticias que adquiriese, y por si acaso encontraba los buques de guerra procedentes de Cádiz⁸⁵ que deben llegar al Callao de un día a otro, condujo pliegos míos —dice Pezuela— para el Comandante de Marina de ellos y el de tierra, caso que viniesen tropas, a fin de que se dirijan a Arica"*⁸⁶.

Esta esperanza del Virrey, en la llegada de los anunciados navíos desde Cádiz, es recogida por los patriotas, pues en una carta fechada en Lima el 18 de junio de ese año de 1819, al comentar la situación del Virreinato, se dice que: *"No se piensa en remisiones de dinero por ningún punto á causa del bloqueo, ni se esperan buques sino de España al San Telmo y una fragata de guerra"*⁸⁷.

Mucho desaliento y preocupación debe causar al Virrey la noticia que sobre un presunto apresamiento del *Aránzazu*, le proporcionan dos marineros que llegan en la goleta *Alcance* el 19 de octubre de 1819⁸⁸. Estos marineros se trasbordan a la *Alcance* en Pisco, a donde llegan en la fragata *Mexicana*⁸⁹ y dicen al Virrey que había

*"...sido apresado el pailebot "Aránzazu" que salió del Callao el 28 de Agosto último, con cañones, fusiles, municiones, medicinas y pertrechos de todas clases y 20 mil pesos para Baldivia (sic) y Chiloé que exigían, especialmente Valdivia que se hallaba escasa de estos artículos y para donde iban además los 20 mil pesos..."*⁹⁰.

Pezuela no está muy seguro de la veracidad de esta noticia, pues dice de inmediato: *"...si esta noticia fuese cierta, considero aquella plaza en los mayores apuros"*⁹¹. Y tal vez con esperanza agrega:

"Dicho pailebot que justamente llevaba también la orden de cruzar sobre la Mocha y Santa María, es el más velero y a propósito para estas rápidas comisiones que hay en toda la mar del sur, pues a más de su mucha vela llevaba (sic) remos y iba armado⁹² con seis cañones..."⁹³.

Para felicidad del atribulado Virrey *"fué falsa esta noticia"*⁹⁴ del apresamiento del *Aránzazu* que está de regreso en el Callao el 25 de diciembre del mismo año de 1819⁹⁵, es decir, con 3 meses y 29 días para el viaje de ida y vuelta. En este pailebot llegan el Coronel don Juan Francisco Sánchez, quien sostiene la defensa de Concepción; y su hijo el Teniente Coronel don Manuel Sánchez; y otras personas⁹⁶.

Entre las noticias que llegan de Chiloé destaca

*"...en aquella plaza una conspiración el 27 de Junio 1819, empezando por pegar fuego a la casa de D. Juan Isidro Adrián, de aquel comercio, y siguiendo la quema por cuarenta casas y bodegas, calculando la pérdida de maderas, efectos, comestibles y casas en más de 150 mil pesos"*⁹⁷.

Los principales autores:

*"...el indio Juan Noguelquín, el Sargento 1º José Río Frio; Francisco Xavier Serón y Pedro Silveira... y complicados el Capitán de milicias D. Tadeo Ojeda y los marineros José María Salcedo y José Astorga"*⁹⁸.

El resultado de la conspiración es que los culpables son sentenciados por un Consejo de Guerra y *"...ahorcados el 9 de Septiembre..."*⁹⁹. Asimismo, avisa el

*"...Gobernador de Chiloé haberse perdido un buque angloamericano, y arribado 10 hombres en un bote, a quienes socorrió a 2 reales diarios, y los remite en el pailebot "Aránzazu" con 5 fusiles, 5 sables, un barril de pólvora y cantidad de balas de fusil, pero que éstas armas son de la fábrica de Lima y hacen sospechosos a los marineros..."*¹⁰⁰.

El Virrey envía todo el expediente y los 10 angloamericanos sospechosos, al Comandante de Marina, *"...para que al instante hiciese la averiguación..."*¹⁰¹.

*

De Valdivia se avisa que se encuentra en aquel puerto

*"...la fragata "Dolores", perteneciente al comboy que apresaron los enemigos con la "María Isabel"¹⁰², por haberse levantado con ella en el puerto de Talcahuano siete marineros nuestros a media noche, sorprendiendo a su capitán inglés Borne, cuñado del caudillo O-Higgins y metidose en Arauco, desde donde pasó a Valdivia con bastante parte de la carga que estaba tomando en Talcahuano de víveres, tabaco y tabazón"*¹⁰³.

Otra noticia agradable al Virrey consiste en que

*"...unos marineros nuestros sorprendieron dos lanchas cañoneras al enemigo en el puerto de San Vicente, de regreso de perseguir a la "Dolores", en compañía de una falúa armada en valandra. Una de las dos lanchas fué hechada (sic) a pique por no ser bastantes los marineros, y la otra la condujeron a Arauco"*¹⁰⁴.

En páginas anteriores, al referirnos a la llegada al Callao del bergantín francés *Haute-Loire*, el 17 de febrero de 1820, dijimos que en él viene la noticia del apresamiento del bergantín *Potrillo* a la boca del puerto de Valdivia¹⁰⁵. El *Potrillo*, conocido en algún tiempo con el alias *San José*, construido en 1809 en Nueva York¹⁰⁶, y en 1816 citado por Pezuela¹⁰⁷, es el único buque de guerra del Apostadero del Callao en dicha época, según explica el mismo Virrey¹⁰⁸.

Este bergantín sale el 20 de noviembre de 1819 *"...para los puertos de Chiloé y Valdivia con auxilios de plata, pólvora y municiones y efectos de particulares..."*¹⁰⁹. Armado con 4 carronadas de a 8; 8 fusiles; 12 pistolas; 10 espadas; 6 aruzos; 1 arpeo; y 2 quintales de pólvora; cuenta con 2 oficiales mayores y 37 tripulantes¹¹⁰. Conduce para Valdivia 7 quintales de clavos de 3 a 8 pulgadas; 61 quintales de estopa alquitranada; 25,000 carrs. (sic) de fusil con bala; 4,000 piedras para fusil; 45 quintales de pólvora; 8 quintales de alquitrán; 8 quintales de brea; 25,000 pesos de plata; y 25 quintales de pólvora para Chiloé¹¹¹. El *Potrillo* lleva instrucción reservada en la que se le previene que debe quedar en Valdivia

*"...a las órdenes de su Gobernador, para los habisos (sic) que tenga que darle, hasta consumir los viveres menos para 20 ó 30 días que necesita en su regreso, a menos que sea menester detenerse más, y que el Gobernador se los facilite"*¹¹².

En dichas instrucciones se le advierte también sobre *"...lo que debe ejecutar para su vuelta, y crucero por si halla el San Telmo"*¹¹³.

Estas instrucciones no pueden cumplirse, pues el bergantín

*"...fué apresado el 3 de Febrero á la boca de aquel puerto [Valdivia] p.r el abenturero (sic) Cochrane (sic), q. desde las aguas de Guayaquil se dirigió con la Fragata "María Isabel" á saver (sic) si el Navío de Grra. "San Telmo" havia arribado á Valdivia"*¹¹⁴.

Según Pezuela la carga del bergantín *Potrillo* *"...era interesante..."*, el cual llega a Chiloé el 19 de diciembre; y el Gobernador de Valdivia, al tener noticia de este arribo, pide que la plata se le enviase por tierra, que es menos peligroso; pero esto *"...no se verificó, y así se perdió todo"*¹¹⁵. A pesar de la pobre opi-

nión que, sobre el *Potrillo*, tiene de antiguo el Virrey, su apresamiento significa una gran pérdida para la ya reducida escuadra realista y una nave más para la expedición que prepara San Martín. Y efectivamente en la Expedición Libertadora participa el *Potrillo* que está "...destinado á Almacén de pólvora"¹¹⁶.

*

Otro viaje sumamente interesante por estas rutas, es el que inicia la fragata-inglesa *Luisa*, el 8 de enero de 1820¹¹⁷. Sale del Callao hacia Chíncha, en donde debe cargar azúcar, y llevarla a Valparaíso para su venta¹¹⁸. Vendida el azúcar en Valparaíso tiene autorización para cargar "...los frutos de aquel País y ropas p.a vestuario q. á continuación se expresa":

Garbanzos	200	fan.s				} Mitad para Valdivia y mitad para Chiloé.
Frijoles	200	id.	a	6	p.s	
Lentejas	100	id.				
Charque	100	qq.	a	10	p.s	
Arroz	100	qq.	a	5	p.s	} Para las tropas de Valdivia.
Zapatos p.a Tropa grandes y fuertes	2.000	p.res	a	8	r.s	
Paño azul de 2 ^a para vestuario	3.000	varas	a	3	p.os	
Lienzo Brin	3.000	varas	a	5	r.s	
Crea p.a camisas	1.200	varas	a	4	r.s	

Todo lo que se enumera debe comprarse en Valparaíso y conducirse bajo reserva a Valdivia y Chiloé donde debe entregarse libre de derechos¹²⁰. El Capitán de la fragata es don Juan Worthy¹²¹ y debe

*"...comprar los víveres y géneros arriba expresados al precio más cómodo q. pueda de q. ha de traer razón, y cargando un flete moderado, ha de tomar en Chiloé una certif.on de aq.l Gobernador de haberle entregado la mitad de los víveres; y la otra mitad con los Zapatos, Paños y Lienzos, la ha de entregar en Valdivia y traer, igualm.te, certificación de su Gobernador de haberlo verificado"*¹²².

Pero el acuerdo con Worthy abarca algo más. Cumplida la entrega en Chiloé y Valdivia, debe regresar a Valparaíso a cargar solamente frutos de ese país, "...p.a traerlos al Callao donde los venderá, y de los dros. que adeude se cobrará del valor de los víveres y géneros... expresados"¹²³.

*"Podrá llevar á Valdivia y Chiloé, de su cuenta algunos víveres y géneros y venderlos, pagando allí sus dros. p.ro quando regrese al Callao, no ha de traer más que frutos de Chile"*¹²⁴.

El sistema empleado para este viaje es muy especial, y como dice el Virrey

"...es el único seguro q. tiene este Gob.o en el día p.a socorrer á Valdivia y Chiloé, escasos de todo y reclamando por viveres, porque sería abenturado (sic) el embio (sic) de ellos en buques nacionales, en atención á hallarse estos mares llenos de corsarios; además de que los citados viveres y prendas de Vestuario á q.e se han obligado ambos¹²⁵, costarian en esta plaza acaso un duplo de los precios asignados, con lo q. resulta veneficiada (sic) la R.l Hacienda y socorridos ambos puntos..."¹²⁶.

Parecido acuerdo se toma con el Capitán del bergantín francés *Gacelle*, Mr. Roberto Finch y su fiador don José Arismendi¹²⁷. Según este convenio, dicho Capitán

"...en recompensa de los servicios q. ha recibido graciosamente de este Gobierno en permitirle descargar en el Callao los frutos que expresa este Diario en el día 28 de Diciembre¹²⁸ y cargar de Azucares p.a Valparaíso, se ha obligado por dha. contrata a tomar en el expresado puerto de Valparaíso y conducir á Valdivia, sin flete alguno, los viveres siguientes:"

frijol, lentejas, chícharos, garbanzos, charque y grasa¹²⁹.

El total de estas compras asciende a 9,600 pesos y debe ponerse *"...a bordo en su buque el Berg.n Francés la "Gacelle" en el puerto del Callao, saliendo responsable Arismendi del cump.to de dha. contrata"*¹³⁰.

*

El 25 de junio de 1813 llega al Callao el bergantín *Nieves*, con su Capitán don Matías Godomar y su Maestre don Juan Quadros. El viaje lo inicia en Chiloé, con escala en Valdivia, Penco y Pisco, y viene cargada con 939 botellas de aguardiente; aceite y miel¹³¹. Al año siguiente, el 30 de setiembre, arriba al Callao procedente de:

*"...Chiloé, Intermedios y Pisco, con 140 arrob. carne salada, 4300 tablas, 228 botijas de vino, 14 qqs. algodón, 20 arrob. charquesillo, 47 botijas y barriles de azeitunas, 23 arrob. pasas, 205 de aguardiente, 24 piscos de idem., 16 canastas de datiles"*¹³².

Desde el Callao parte para Huacho, Talcahuano y Valdivia, en noviembre de 1822, el bergantín *Tucapel*¹³³. En este caso observamos que Talcahuano es una escala en la navegación hacia Valdivia, pero como veremos más adelante en algunos casos es puerto final o inicial de navegación con el Callao y otros puertos peruanos.

Con carga para Talcahuano "...238 fusiles, 100 pistolas, 250 espadas; 1,650 piedras; 500 cartucheras; 350 portables y 2,000 cartuchos"¹³⁴ sale del Callao la *Palafox*, el 8 de marzo de 1817; debe ir hasta Chiloé¹³⁵.

Para la misma ruta de Talcahuano y Chiloé, leva anclas desde el Callao, el 7 de setiembre de 1817, el bergantín *Justiniano*¹³⁶. Está encargado de conducir a Talcahuano

"Viveres y socorro para la corveta "Veloz" y Bergantín "Pezuela", con algunos pertrechos marítimos que para cuatro meses remitió a ambos buques el Tribunal del Consulado, encargado de costearlos:

80 Marineros y 50 soldados para repartir en la escuadrilla del mando del Capitán de Navío D. Tomás Blanco Cabrera, Comandante de la Fragata "Venganza", surta en aquel puerto: y

*el resto del bestuario (sic) para el Batallón de Concepción que se quedaba haciendo en esta ciudad cuando se mandó la mayor parte de él"*¹³⁷.

El envío a Chiloé consiste en: fusiles, pistolas, espadas de dragones, cartuchos de fusil con pólvora y bala, piedras de chispa, cartucheras, portabayonetas, portafusiles, fierro, portaespadas y plata en pesos fuertes¹³⁸.

También se embarcan en el *Justiniano*, "D. Alejandro Herrera y D. Tomás Plá, Tenientes de la Compañía de Artillería de Chiloé"¹³⁹ y once artilleros para la misma Compañía¹⁴⁰.

El bergantín *San Miguel* que llega al Callao el 6 de diciembre de 1817, necesita 24 días para venir desde Chiloé con correspondencia del Gobernador para el Virrey¹⁴¹. Por esta correspondencia se sabe "que el Bergantín "Justiniani" (sic) llegó con los pertrechos, medicinas, armas, plata y otros artículos... para aquella Provincia"¹⁴² y

*"que sin embargo de que el Capitán del "Justiniani" (sic) llevó orden... para volver inmediatamente al Callao, le puso a su bordo aquel Gobernador 60 soldados voluntarios y porción de viveres para Talcahuano que continuaba resistiendo el sitio que le habían puesto los enemigos, debiendo dicho bergantín tocar antes en Valdivia para recibir más tropa para el mismo destino"*¹⁴³.

El 18 de marzo de 1818 "fondeó en el Callao la fragata "Gobernadora", procedente de Chiloé..."¹⁴⁴ y según cartas particulares que trae, se sabe que el General Osorio¹⁴⁵ "...se hallaba en fines de Febrero en la Ciudad de Chillán..."¹⁴⁶.

Sólo 19 días emplea la fragata *Mariana* que, con su Capitán don Matías Gondomar (sic), entra en el Callao el 13 de febrero de 1819, con correspondencia oficial del Coronel Sánchez¹⁴⁷.

*

Bloqueado el Callao por la escuadra de Cochrane, pretende ingresar en él, sin conseguirlo, la fragata *Victoria*. Esto ocurre el 6 de marzo de 1819¹⁴⁸. La *Victoria* "...venía cargada de maderas y jamones de Chiloé"¹⁴⁹ y es apresada por los patriotas "...a la boca del Puerto del Callao..."¹⁵⁰.

Ya hemos dicho cómo, en muchos casos, las naves mercantes son escoltadas a su salida o entrada en el puerto del Callao. Es el caso de la mercante *Margarita*, que es escoltada por la fragata *Venganza*¹⁵¹. La *Margarita* va a Chiloé, pero debe hacer escala en Huacho, para "...tomar Sal de cuenta del Dueño, y 300 piedras de cuenta del Rey"¹⁵². Es oportuno decir que la *Venganza* aprovecha esta salida para reconocer

"...hasta las Hormigas y, á su buelta (sic) al Callao, divisó un Buque grande que no reconoció, porque sin duda le pareció ser alguna Esquadra Enemiga, á pesar de q.e la "*Venganza*" es el buque más velero que se conoce en estos Mares"¹⁵³... siempre sucede lo propio"¹⁵⁴.

Un viaje muy peculiar entre Chiloé y Callao, con escala en Arica, es el que realiza la piragua *Victoria*, que llega con "...su Cap.n y Piloto D. Gregorio Gordillo con 8 marineros, q. se resolvieron hacer esta arriesgada navegación, p.a traer Pliegos..."¹⁵⁵ con un detalle de la "...indecente é inominiosa" "...pérdida de Valdivia..."¹⁵⁶.

La piragua parte de Chiloé el 14 de marzo de 1820 y hace escala en Arica el 3 de abril¹⁵⁷. Hasta aquí emplea 21 días. De Arica reanuda el viaje el día 6, llega al Callao el 16 de abril¹⁵⁸, vale decir, en once días. El tiempo total, incluida la escala, es de 34 días.

El 1º de mayo del mismo año de 1820 "*fondeó en el Callao la Fragata mercante "Margarita", procedente de Chiloé, de donde salió el 6 [de abril]... con carga de maderas y semillas*"¹⁵⁹. El tiempo de navegación es de 26 días y si tenemos en cuenta que, como hace poco dijimos, la *Margarita* parte del Callao hacia Chiloé el 13 de enero¹⁶⁰, el tiempo para el viaje en redondo es de cien días.

Esta fragata transporta hasta el Callao al Primer Ayudante de Cantabria, don Francisco Narváez, con 16 oficiales, un cadete y dos sargentos¹⁶¹. En ella escribe el Gobernador de Chiloé y dice:

"...que estaba preparado para recibir á los Enemigos que decían sus espías trataban de repétir por mar y tierra el ataque"¹⁶², y pide pronto socorros: añadiendo que se halla tan enfermo que no puede continuar con el mando, solicitando que se le embie su relevo..."¹⁶³.

Ante este pedido, dice Pezuela, que no conviene aceptarlo porque el Gobernador es "...valiente, honrrado (sic), lleno de heridas, y apreciado de aquellos havitantes (sic)..." y que por ello

*"...le instaré á su continuación, y prevendré q. embie á esta Plaza todos los Oficiales sobrantes (inclusos los Gefes), retirados de la Plaza de Valdivia (sic), y que él nombre un segundo Gefe que tome el mando si se agraba interin de termino otra cosa"*¹⁶⁴.

El bergantín *Nitingale* sale del Callao para Arauco y Chiloé el 18 de mayo de 1820¹⁶⁵. Lleva "...armas, municiones, ropas, tabaco, viveres, medicina, Plata y otros auxilios (sic) q.e tanta falta hacian, y q.e tan encarecid.te pedian ambos Gefes (sic)..."¹⁶⁶.

*"El socorro remitido —dice el Virrey Pezuela— es de importancia... y me vali de dho. Berg.n "Nitingale" Inglés p.r q.e en Bandera Española era muy aventurado, ni tenía Buq.e apropiado, mas saqué un partido de tal Bergantín q.e él solo produjo q.to costó el auxilio (sic)..., pudiendo asegurar q.e desde q.e mando no he sacado de ningún Estrangero (sic) un partido igual en ventajas á favor dél, en ocasión tan apurada p.r falta de Plata en el Erario, q. nunca la tubo igual"*¹⁶⁷.

El detalle de lo enviado para Chiloé es el siguiente: armas, municiones y pertrechos; plata; 2,600 varas de paño azul; 8,000 varas de brin; tabaco, azúcar y sal; y medicinas compradas en Lima.

El detalle de lo enviado para Arauco es el siguiente: armas, municiones y pertrechos; plata; 2,400 varas de paño; 4,000 varas de brin; tabaco, sal y azúcar; y medicinas, hilos y vendas¹⁶⁸.

El sobrecargo del *Nitingale* entrega de donativo 23,000 pesos y paga un 50% de derechos por su cargamento, y "...se ofreció á llevar de balde en su Berg.n á Arauco y Chiloé, todo lo... expresado"¹⁶⁹. Sin embargo aclara Pezuela que este ofrecimiento "...lo hizo temiendo q. se le decomisase el Barco, y Carga p.r alguna sospecha de contrabandista"¹⁷⁰.

El *Nitingale* llega a Arauco el 12 de junio¹⁷¹, es decir, con 26 días de navegación. En Arauco permanece seis días, mientras deja los auxilios que lleva para ese lugar, siguiendo luego a Chiloé para desembarcar los correspondientes a la isla¹⁷². El viaje de retorno al Callao lo hace directamente desde Chiloé en 15 días¹⁷³, ingresando al puerto el 13 de agosto de 1820¹⁷⁴. La duración total del viaje en redondo es de 88 días. El bergantín viene cargado de tablas de alerce y otros efectos y conduce de pasajeros al Coronel don Manuel Montoya, Gobernador de Valdivia, y otros¹⁷⁵.

Otro viaje del Callao a Chiloé es el que realiza la fragata *Presidenta*. Parte el 20 de junio de 1820, son "...su Capitán y Maestre D. Justo Aparicio y 52 Individuos de tripulación"¹⁷⁶. Entre sus pasajeros figuran don Mateo de los Heros, que es Oficial 2º del Ministerio de Artillería, con su familia; y el armero

Francisco Hoyos con su aprendiz¹⁷⁷. Su carga: 2,366 piedras de sal; 320 barriles y botijas de aguardiente y vino; 102 fardos de azúcar; 171 sacos de menestras; y 138 canastas de algodón y otros efectos¹⁷⁸.

Si bien la mayor parte de viajes a Chiloé que hemos mencionado, se realizan en el siglo XIX, también en el siglo anterior se presentan estos viajes, y no sólo con escalas —como hemos visto— sino también directamente. Así en el *Diario de Lima* del 15 de octubre de 1791 se avisa que “*la Fragata Rosalía se hará á la vela para el Puerto de San Carlos, de Chiloe el 20 del presente mes; quien tubiere carga ocurra á Don Manuel de Ausejo*”¹⁷⁹.

VALPARAISO

También en este siglo XVIII, y gracias al *Diario de Lima*, tenemos numerosas noticias sobre viajes a Valparaíso, que normalmente —como veremos más adelante— se hacen en 12 o 14 días como promedio; pero igual que en los casos anteriores, las variantes son notorias debido a diversas circunstancias.

El 6 de octubre de 1790 se anuncia que el navío

“...nombrado el *Hercules*, sale para el Puerto de Valparayso, el 25 del presente. Recibe, carga afilete: y para su ajuste, pueden ocurrir á su Capitán y Maestre Don Juan Francisco de Puertas: vive, en la calle de San Francisco de Paula el viejo, casa numero 384”¹⁸⁰.

No obstante, al día siguiente se aclara que hay error en la fecha de salida y que “...debe entenderse el 15, sin falta”¹⁸¹.

Aunque el *Diario de Lima* no da cuenta de su salida, es de suponer que el viaje se realiza en redondo, y así en marzo del año siguiente, el *Hércules* ya está en el Callao preparando nuevo viaje al puerto chileno, conforme consta en la fuente que venimos citando.

“*El Navío Hercules*, —dice el *Diario de Lima*— hace viage al Puerto de Valparayso. Las personas que tubieren carga, ocurran á su Maestre D. Juan Francisco de Puertas, ó á D. Vicente de Larriva. Se hará á la vela el día 10 del corriente”¹⁸².

En realidad el *Hércules* sólo puede hacerse a la vela el día 14 de marzo¹⁸³, día en que también lo hace la fragata *Begoña*¹⁸⁴. Cumplido este viaje, así como el de retorno, el *Hércules*, cuyo verdadero nombre es *San Francisco de Paula*, es puesto a la venta, como su propietario anuncia en junio del mismo 1791, en los siguientes términos:

*"El Navío nombrado San Francisco de Paula (alias) el Hercules, y sus Barracas, se venden. Su dueño Don Vicente de Larriva, ofrece á los Compradores partidos de ventaja, en el precio y plazo"*¹⁸⁵.

El paquebot *Santa Rosa* anuncia su viaje a Valparaíso y Arica para el 13 de noviembre de 1790, invitan a quienes tengan carga que embarcar, a que acudan a su dueño, don Miguel Rodríguez, que *"...vive en la Calle de Ybarra"*¹⁸⁶.

Para el 1º de diciembre de 1790 fija el inicio de su viaje a "puertos intermedios" el bergantín catalán *Nuestra Señora de la Misericordia*¹⁸⁷. Indica en su anuncio que quien *"...tubiere carga ocurra á su Maestre D. Manuel de Oyararte, Casa de D. Juan Antonio Zarria, Calle de la Merced"*¹⁸⁸, pero el 29 de diciembre se publica que el bergantín mencionado *"...se hará á la Vela para los puertos de Balparaiso, y Coquimbo el 10 del proximo Enero..."*¹⁸⁹.

El paquebot la *Rosalía* señala el 22 de diciembre de 1790 para salir del Callao hacia Valparaíso; conduce la carga contratada con el encargado don Manuel Ausejo¹⁹⁰ y el *San Miguel* determina su partida para el 29 de enero del año siguiente, y conduce la carga admitida por *"...su Maestre Don Pedro Roque de Villar, que vive en la calle de los Estudios, casa N° 74, ó á su dueño D. Juan Sabugo"*¹⁹¹. Otro paquebot, el llamado la *Rosa*, hace lo propio para el lunes 21 de marzo de 1791¹⁹².

Don Miguel Fernando Ruiz anuncia que quienes tengan interés en enviar carga a Valparaíso, pueden hacerlo en la fragata *Cordelera* que sale del Callao el 8 de abril de 1791¹⁹³. Por su parte don Domingo José Vásquez, Maestre de la fragata *Nuestra Señora de la Piedad*, anuncia que ésta sale para Valparaíso el 20 de agosto de 1791 y que quien tenga carga puede acudir a su casa en la calle del Espíritu Santo¹⁹⁴.

Igualmente, en lo que se refiere a este siglo XVIII, el bergantín *San Francisco de Asís* sale del Callao hacia Valparaíso y Coquimbo, el 13 de febrero de 1794¹⁹⁵. A los dos días el paquebot *Santa Teresa*, a cargo de su Maestre don Manuel Muñoz, llega al Callao procedente de los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Huasco e Iquique¹⁹⁶. La mercadería que trae es la siguiente:

- " 55. *Zurrones de Sebo con 100 quintal. 87 libras.*
 2. *Caxones con 24 docenas Jarros ordinarios.*
 6. *Onzos Azafran.*
 4. *Tercios con 8 quintales Talla.*
 12. *Idem. con 17 quintales 95 libras de Pescada.*
 10. *Idem. Hilo acarreto con 20 qq. 44 lib.*
 1. *Idem. Hilo de cartas con 2 quintales.*
 5. *Idem. con 131 Ballones de la Ligua*¹⁹⁷.
 33. *Arrobas de Aguardiente.*

- 2. *Zurrones con 2 fanegas Lentejas.*
- 1. *Petaca con 2 pesos Orejones, y 4 [mill] nueces.*
- 1. *Zurron de Alpiste.*
- 3. *Costales con 170 libras Mantequilla.*
- 4. *Idem. con 606 Quesos sueltos.*
- 25. *Correderas.*
- 1.350. *Fanegas de Trigo.*
- 18. *Cueros de vaca.*
- 4. *Tercios con 11 quintal, 99 lib. de Xarcia.*
- 16. *Docenas matecitos de Axi.*
- 1. *Fanega de Cebada.*
- 1. *Mulato nombrado Diego.*
- 80. *Cueros de vicuña.*
- 2. *Tercios Congrio con 8 arrobas 5 libras.*
- 1. *Tercio con 4 qq. 10 lib. Bronce de oro.*
- 21. *Arrobas de Pasas.*
- 18. *Arrobas de Vino.*
- 42. *Quintales 75 libras Cobre labrado.*
- 1.994. *Barras de Cobre con 3.802 qq. 75 lib.*"¹⁹⁸.

El 25 de febrero del mismo año arriba al Callao el paquebot *Africa*, a cargo de su dueño don Domingo Orúe¹⁹⁹ y el paquebot *San Joachin*, a cargo de su Maestre don Roque Correa²⁰⁰. Ambos vienen de Valparaíso, pero el *Africa* lo hace con escalas en Coquimbo y Huasco²⁰¹ y el *San Joaquín* con escala en Pisco²⁰². La carga que conduce el primero de los nombrados: sebo, cobre, vino y congrio; y la que trae el segundo comprende: almendras, grasa, papel pintado, palos de guarango, menestras, quesos, cebada, mantequilla y pescadilla²⁰⁴.

*

La fragata *San Andrés*, capitaneada por don Francisco Carratalá sale del Callao para Huacho y Valparaíso el 11 de octubre de 1806, conduce en sus bodegas 28 barriles de cobre, mantas y otros efectos del país²⁰⁵.

Procedente de Valparaíso y de Huasco llega al Callao la fragata del comercio de Lima, *Bretaña*, que viene al mando de su Capitán don Francisco Parga²⁰⁶. La última etapa del viaje la realiza en once días pues sale de Huasco el 10 de noviembre de 1806, y ancla en el Callao el 21 del mismo mes y año²⁰⁷. Su carga está formada por trigo, cobre y otros efectos de Chile²⁰⁸.

También desde Valparaíso pero con escala en Pisco arriba al Callao la fragata *Nieves*, el 16 de diciembre de 1806²⁰⁹. La navegación de Pisco al Callao la hace en tres días, ya que sale de aquel puerto el 13 de diciembre, al mando de su Capitán y Maestre don José María Asian²¹⁰. Su carga consiste en 2,600 fanegas de trigo, 10 lios de charqui, y otros efectos de este reino²¹¹.

La fragata *Bárbara*, con carga de Valparaíso y al mando del Capitán don Francisco de Cañete, sale el 23 de febrero de 1808 y llega el 11 del mes siguiente²¹². El mismo día está en el Callao procedente de Valparaíso la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, alias la *Ostolaza*. Es su Capitán don Santiago Garagori²¹³. En julio de este año ancla la corbeta *Cástor* que en su viaje desde Valparaíso hace huir a un contrabandista inglés²¹⁴. La fragata *Bárbara* completa un nuevo recorrido entre Valparaíso y Callao, el 6 de diciembre de 1808 con noticias sobre la derrota de los franceses en España²¹⁵. En julio de 1813 el bergantín *Potrillo* se dirige a Valparaíso con la intención de bloquear dicho puerto²¹⁶.

El 16 de febrero de 1814 fondea en el Callao el bergantín *San Miguel*, que sale de Valparaíso el 16 del mes anterior²¹⁷, vale decir que para el viaje mencionado emplea un mes. El *San Miguel* parte de Valparaíso "...cargado de víveres y algunos pocos efectos, con destino al Guasco, adonde llegó á los 8 días de navegación"²¹⁸. Al sexto día de su permanencia en Huasco,

"...hallandose en tierra el Capitan, Piloto, Escribano y otros individuos, su carpintero Mateo Bugallo en union de los que habian quedado á bordo, se resolvió á dar la vela para el Callao el día 30, quitandole á la Fragata Victoria, surta en el mismo Puerto, la lancha y bote, que fueron echados á pique"²¹⁹.

Para unir Huasco y Callao necesita diecisiete días, llega al puerto peruano con 600 fanegas de trigo²²⁰.

Las fragatas de guerra inglesas *Briton* y *Tagus*²²¹ aparecen en el Callao procedentes de Valparaíso y Coquimbo en diciembre de 1814, indicando que allá "...todo estaba tranquilo..."²²².

*

Hemos dicho que un viaje normal entre Valparaíso y Callao se hace en 12 o 14 días como promedio; esto es posible gracias a las condiciones del viento que "...es generalmente firme y constantemente del Sur..."²²³ de modo que los barcos adelantan "...sin ningún movimiento y a toda vela"²²⁴. En cambio la navegación del Callao a Valparaíso requiere de mayor tiempo, y Proctor llega a decir que "...es desagradable y fastidiosa, pues los barcos tienen viento contrario en todo el viaje"²²⁵. Esto debe ser mucho más difícil en épocas anteriores; el mismo viajero del siglo XIX relata que

"los primeros pobladores españoles empleaban dos o tres meses del Callao a Valparaíso; seguían la costa con bordos costosísimos; y se cuenta en el Perú —sigue Proctor— que un navegante audaz, resolviendo abandonar el anti-guo derrotero, salió mar afuera, y llegó a Valparaíso en un mes. Al retornar a Lima, refirió a sus paisanos lo rápido del viaje, pero tuvo razón para arrepentirse de su espíritu

*emprendedor, pues fué quemado por la Inquisición de Lima por haberse valido de la magia, merced a la que había llegado a Valparaíso más pronto de lo que la destreza humana, sin ayuda del diablo, le hubiera permitido*²²⁶.

El paso del tiempo, con el consiguiente progreso técnico, permite acortar la duración de estos viajes a Valparaíso, cuya *"...bahía es de forma semicircular, rodeada de cerros escarpados que se levantan a altura de casi dos mil pies, escasamente cubiertos con arbustos achaparrados, y hierba menudamente desparramada*²²⁷.

Según Hall *"En los meses de verano, de noviembre a marzo, Valparaíso es fondeadero seguro y agradable; pero en invierno, especialmente en junio y julio, está expuesto a duras tormentas del Norte, en cuya dirección está abierto*²²⁸. Esto nos puede completar la imagen de cómo son los viajes que estamos reseñando.

El 12 de octubre de 1816

*"salió del Callao la fragata de guerra "Venganza" y el Bergantín "Potrillo", habilitado para cuatro meses, en busca del pirata Brown por toda la Costa de abajo e Islas de Galápagos y que a su vuelta reconociese la Isla de Santa María, y deshiciere cualquiera establecimiento que en ella pudieran haber hecho los ingleses y anglo-americanos balleneros; que enseguida pasase a Valparaíso y sin detenerse allí más que cuatro días, volviese (sic) al Callao, reconociendo todos los puertos y ensenadas de la costa de arriba*²²⁹.

Esta preocupación por piratas y corsarios es constante en la época virreinal, así como la rivalidad con los ingleses, como insistimos más adelante. Son viajes de reconocimiento que obligan a fuertes gastos, no siempre fructíferos. El *Potrillo* llega a Valparaíso el 11 de diciembre y la *Venganza* al día siguiente²³⁰, habiendo empleado 61 días el primero y 62 la segunda. Conviene aclarar que esta larga duración se debe a la naturaleza de su misión, reconocimiento del golfo de Guayaquil e islas Galápagos sin encontrar rastro de Brown; y la isla de la Mocha y la de Santa María sin hallar establecimiento alguno de los balleneros ingleses²³¹. No obstante, no cumplen la segunda parte de las instrucciones del Virrey, de permanecer sólo cinco días en Valparaíso y volver al Callao, porque el Presidente de Chile los detiene en ese puerto, por

*"...haber tenido noticias de haber salido de Buenos Aires una escuadrilla de siete buques menores, el 25 de Octubre contra las costas de Chile, trayendo cuatrocientos hombres de desembarco y armas de chispa y blancas para armar los descontentos y hacer esta diversión por la costa, al mismo tiempo que por la cordillera atacar la capital de aquel Reyno con un ejército*²³².

Ya el Virrey tiene noticias el 17 de diciembre, en la fragata *Mexicana* que trae correspondencia del Presidente de Chile²³³, quien está realmente desesperado

*"...hasta decir que le sería imposible responder de la seguridad del territorio; ...que le enviase al instante auxilios de tropas y armas; dos oficiales de artillería facultativos, y que procurase reforzar con algún buque más la división marítima... con el fin de resistir la mencionada escuadrilla de Buenos Aires"*²³⁴.

El Virrey, ante estas noticias, analiza su propio ambiente, y confiesa:

*"Mi situación en punto a tropas y armas, era tal, que no se podía cubrir la mitad de las obligaciones de esta Capital y plaza del Callao; y como ya le había remitido... auxilios²³⁵, ...me contraje a pasar orden al Comandante de Marina, para la compra de un Vergantín (sic) y al Consulado el armamento de una Corveta (sic), como inmediatamente se verificó uno y otro, en la fragata "Veloz" y Vergantín "Pezuela"; exitando al Consulado a que sufriese los gastos de ambos buques, respecto al interés que resultaba al comercio en la seguridad de estos mares, asegurando al Presidente, en contestación, los referidos auxilios: la imposibilidad por entonces de extenderme a más y que en lo sucesivo haría cuanto estuviese en mi arbitrio"*²³⁶.

Es interesante y útil ver qué ocurre con el pedido del Virrey sobre la compra y armamento de dos buques. El 23 de diciembre de 1816 el Tribunal del Consulado en Junta General de Comercio, en la que *"...acordó armar dos Buques, y pagar todo su costo y manutención de individuos por cuenta del mismo Consulado..."*²³⁷. Los buques elegidos son *"...la Corbeta "Veloz" y Bergantín "Cicerón"... [all (que se le puso el nombre de "Pezuela")]"*²³⁸.

La *Veloz* se fleta en 4,500 pesos mensuales, y el *Cicerón* la compra para el Rey en 28,000 pesos, *"...y sin embargo de ser nuevo, hecho en Guayaquil pocos meses antes de unas maderas fuertes y sobresalientes, gastó la marina casi un duplo de su principal costo, escandalizando al Consulado y a todos cuantos lo supieron..."*²³⁹. La *Veloz* es acondicionada con 30 piezas de artillería y el *Pezuela* con 22 de a 12²⁴⁰. El 13 de enero del año siguiente, el Virrey manda que estos buques *"...que se hallaban... armándose en guerra, apurasen su conclusión para emplealos (sic) contra los enemigos..."*²⁴¹ pero sólo el 26 de marzo pueden salir rumbo a Talcahuano²⁴².

*

Ya hemos dicho que la Memoria de Pezuela es fuente invaluable para el estudio de tiempos de navegación. En su relato del 27 de febrero de 1817, presenta el caso de un convoy que

procede de Valparaíso, y en el que llegan los restos del ejército realista de Chile luego de la derrota a manos de San Martín²⁴³. En estas referencias encontramos datos muy útiles que aclaran algunos aspectos del asunto que nos ocupa. La primera nave en llegar fue la corbeta mercante francesa el *Bordellet*, con su Capitán Roque Fevvil, Teniente de Navío de la Real Armada de Francia. La corbeta sale de Burdeos el 19 de octubre de 1816 y llega a Valparaíso el 5 de febrero del año siguiente, es decir, con 110 días de navegación. En Valparaíso se aprovisiona y sale el 14 de febrero; arriba al Callao el día 27, esto es, tras 14 días de viaje. Los pasajeros²⁴⁴ traen

*"...la desagradable noticia de haber invadido el Reyno de Chile el General San Martín por la Cordillera de Mendoza, ...batiendo en los días 6 y 7 hasta el 11, nuestras tropas avanzadas, y el 12 a toda la vanguardia ... en el punto de Chacabuco"*²⁴⁵.

Provócase la confusión y la huida apresurada de todas las tropas a Valparaíso, en donde *"...se embarcaron asaltando por fuerza las lanchas..."*, cosa que también hace *"...una considerable porción de paisanos, mugeres y niños en nueve buques mercantes que había embarazándolos y aun pribándolos, no sólo de recibir Tropas sino de hacer viage, por falta de víveres y agua"*²⁴⁶.

Así, bajo el fuego de *"...los paisanos de Valparaíso..."*, y con gran número de soldados y jefes sin embarcar, los navíos se hacen a la vela²⁴⁷.

*"Yendo reunidos los Buques, se formó una Junta en Guerra sobre el punto a que debían ir, y se resolvió que en atención ha hallarse sin víveres, debían ir a tomarlos a Coquinbo (sic) y dirigirse desde allí a Talcahuano ...pero hallándose en Coquimbo una despreciable batería desde la cual tiraron uno que otro cañonazo ...todos los buques se dispersaron, ninguno fué a Talcahuano y entraron en Lima y otros puertos..."*²⁴⁸.

El resumen de esta travesía es el siguiente, con fecha de salida el 14 de febrero:

Nombre	Tipo y Nacionalidad	Escala. (Fecha de arribo)	Llegada al Callao	Tiempo Total de navegación
<i>Bordellet</i>	Fragata francesa ²⁴⁹		27— II—1817	14 días
<i>Santo Cristo</i>	Bergantín		28— II—1817	15 „
<i>Sacramento</i>	Fragata		29— II 1817	16 „ ²⁵⁰

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS II

<i>Margarita</i>	Fragata		5—III—1817	21	„
<i>Zumaca</i>	portuguesa ²⁵¹		7—III—1817	23	„
<i>Bretaña</i>	Fragata	Pisco	9—III—1817	25	„ ²⁵²
<i>Victoria</i>	Fragata		9—III—1817	25	„
<i>Resolución</i>	Fragata		9—III—1817	25	„
<i>Justiniani</i>	Bergantín		9—III—1817	25	„
<i>San Miguel</i>	Bergantín		10—III—1817	26	„
<i>Will</i>	Fragata inglesa	Arica	6—III—1817	13—III—1817	29 ” ²⁵³

*

El 6 de noviembre de 1817

*“entró en el Callao la fragata inglesa “Mariana”, a cargo del Alferéz de Navío de la Real Armada Don José Solar, que con un sargento y trece soldados la remitian desde la voca de Valparaíso el Capitán de Navío D. Tomás Blanco Cabrera, Comandante de la Fragata de Guerra “Venganza”, que con otros buques menores estaba bloqueando aquel puerto”*²⁵⁴.

La Mariana es detenida el 24 de octubre, *“...por irse a meter en dicho puerto cargada de géneros mercantiles, y vinieron presos en ella su Capitán Estevan Hesclana con 17 individuos, de Capitán a page todos Ingleses...”*²⁵⁵. Esta fragata inglesa, que emplea 14 días en su navegación al Callao, está *“...armada con seis cañones, 16 fusiles, 2 trabucos, 6 sables y 4 pistolas”*, y el Virrey dispone *“...que el Comandante del Apostadero de Marina le formase al reo causa arreglada a Ordenanza”*²⁵⁶. Se remata su carga en 89.134-17 y deducidos los gastos quedan 85.860,—7¾ pesos que se reparten al 50% la Real Hacienda y los apresadores²⁵⁷.

La fragata de guerra inglesa *Amphion* fondea en el Callao el 12 de noviembre de 1817, con 10 días de navegación desde Valparaíso, de donde parte el 3 del mismo mes, al mando de su Comandante el Comodoro don Guillermo Bowles, Jefe de las Fuerzas Navales Británicas en la Mar del Sur²⁵⁸.

Al dar cuenta de su llegada, dice el Virrey que

“esta Fragata se me hizo muy sospechosa, porque justamente me hallaba preparando la expedición contra Chile, y su Comandante, al entregarme un pliego que traía del caudillo insurgente S. Martin, en que me avisaba el envío a bordo de ella de D. Domingo de Torres, Sargento Mayor de sus tropas, en clase de parlamentario, con el pretesto de

cange de prisioneros... Bowles se me presentó —sigue Pezuela— acompañado del Sr. Comandante de Marina de este Apostadero, Brigadier D. Antonio Vacaro y me añadió a lo referido, que había dejado en Valparaíso un Oficial y 18 marineros enfermos que debía recoger, para irse después al Janeiro, cuyo pretexto con los ya expuestos, y el saber yo que éste con su Fragata había estado muchos meses en el puerto de Buenos Aires, y que la Nación Inglesa ha protegido desde el principio a los insurgentes de esta América con armas, municiones y buques, me puso en la necesidad de contestarle, a presencia de Vacaro que o bajase a tierra inmediatamente dicho parlamentario bajo la protección de la nobleza de los Generales españoles, para tratar conmigo desde territorio español y no desde el extranjero (como debía considerarse su buque) y se allanase a permanecer en el puerto del Callao hasta quince días después de la salida de la citada expedición contra Chile, o que de lo contrario saliese a la mar en el término de veinticuatro horas, llevándose al parlamentario y el pliego que aún mantenía en mi mano cerrado como me lo entregó, advirtiéndole que daría cuenta al Rey de su conducta, y que hallándose bloqueado Valparaíso por una fragata y dos bergantines de Guerra que tenían la orden de no permitir entrar en aquel puerto buques extranjeros, iba a comprometerse con ellos, de cuyas resultas le hacía responsable. Estas y otras reflexiones... le hicieron comprometerse a no salir a la mar hasta 15 días después de ejecutarlo la expedición del General Ossorio, y también a que el parlamentario enemigo bajase a tierra, en consecuencia de lo cual permití a los Oficiales y tripulación de la "Anfión" la libertad y uso de su comunicación en el puerto"²⁵⁹.

Días después, dice el Virrey, que con Bowles,

"...que cada día me parecía más adicto a los insurgentes, ...procuré hablar solo lo que me conbenia; y cuidé de corresponder sus ideas con hacerle concebir lo contrario de las mías... Para esto, le había manifestado que hacía de él mucho aprecio, combidándole a comer frecuentemente y distinguiéndole en todo, consiguiendo, en mi concepto, el objeto"²⁶⁰.

Pero, a pesar de estas afirmaciones, el Jefe del Gobierno no está muy seguro y previene reservadamente al Gobernador del Callao esté atento

"...por si la Fragata de Guerra Inglesa "Anfión" intentaba hacerse a la vela contra lo que su Comandante me había ofrecido y procurase impedírselo con buenas razones o con la fuerza, si ellas no bastaban, bien que como el parlamen-

tario que trajo desde Valparaíso se hallaba bien seguro en el parque de Artillería, por no haber accedido yo a que volviese a bordo de dha. Fragata, era un motivo que obligaba a su Comandante Bowles a no salir a la mar por el comprometimiento a devolverle en que estaba con San Martín"²⁶¹.

La expedición de Osorio sale el 9 de diciembre²⁶² y la *Amphion* lo hace el 19 con destino a Valparaíso, luego de permanecer 37 días en el Callao²⁶³. En ella va el parlamentario Domingo de Torres, pero sin llevar contestación oficial para San Martín ni para el Gobierno chileno, porque —dice Pezuela— "...hubiera sido esto dar idea de reconocimiento a un gobierno intruso y revolucionario"²⁶⁴. En cambio, sí lleva carta particular del Virrey para San Martín, en la cual expresa: "...en el caso de enviarme todos nuestros prisioneros le enviaría los suyos, número por número y clase por clase..."²⁶⁵. Dice Pezuela que advierte oficialmente a Bowles estar Chile sujeto a riguroso bloqueo,

*"...y que de manera ninguna debía quebrantarle entrando en Valparaíso, que debía hablar al Comandante del bloqueo Capitán de Navío, D. Tomás Blanco Cabrera, y entregarle el parlamentario para que éste lo mandase a tierra; igualmente que de acuerdo de ambos Comandantes una lancha tripulada por gente de ambos para recoger un Oficial y 18 marineros que dejó enfermos en Valparaíso... Conformado Bowles con estas condiciones, le di pliego para Cabrera en que le hacía las prevenciones oportunas..."*²⁶⁶.

Todas estas prevenciones parece que son inútiles, pues la *Amphion* llega a Valparaíso el 8 de enero de 1818, 21 días después de su salida del Callao, y

*"...pocas horas más tarde, Bowles y Torres llegaban a Santiago y este último entregaba a San Martín el legajo de documentos que gracias a su espionaje habilísimo le permitirían conocer a San Martín en forma cabal la capacidad ofensiva o defensiva del enemigo"*²⁶⁷.

*

Procedente de Valparaíso llega al Callao la fragata ballenera inglesa *Fénix* y uno de sus pasajeros, el irlandés Juan Collins Calman informa sobre los buques fondeados en ese puerto chileno²⁶⁸.

Es interesante mencionar algunos viajes realizados en esta ruta por la corbeta de guerra anglo-americana *Ontario* que llega al Callao el 21 de abril de 1818 al mando de su Capitán Mr. Briddle²⁶⁹. En ella viene el pasajero anglo-americano Prevot (sic), a quien el Virrey tiene desconfianza:

"...además de la que me han dado siempre los extranjeros, observé que éste, en sus maneras y esplicaciones (sic),

*podía ser alguno de los que en observación de la guerra de estos países podía ser enbiado (sic) de su gobierno...*¹²⁷⁰.

A través del Capitán de la *Ontario* y de Prevot (sic), se sabe en Lima la noticia de la derrota de Osorio en Maipú; que la fragata de guerra *Venganza* que con dos bergantines bloquea Valparaíso, "...hacia mucha agua, estaba con averias en su arboladura, y tenía mucha gente escorbutada..."²⁷¹; y que los patriotas

*"...habían recibido en Valparaíso un buque muy grande para armarle en navío, comprado a la Compañía Inglesa de la India, con 36 cañones y 150 marineros ingleses, y que siendo capaz de cincuenta piezas, le estaban abilitando (sic) a toda prisa para salir de aquel puerto a batir la fragata de guerra y dos bergantines que le bloqueaban y después hacer, sin perder tiempo, una expedición de tropas de desembarco en estas costas..."*²⁷².

Estas noticias alarman al Virrey. Dicta, luego, disposiciones para una defensa general en todos los puntos a su mando, y entre ellas ordena

*"Al Comandante del Apostadero de Marina, que dispusiese el armamento de los tres buques mercantes más grandes y más al propósito de los de este comercio, acordando conmigo ser elegido la "Resolución", capaz de 34 piezas con batería baja, la "Presidenta", con sólo 20 en su batería alta, y la "Cleopatra", con 2 baterías con 34; que ésta saliese inmediatamente al mar a reforzar el bloqueo de Valparaíso y escoltar la presa "Marian" con víveres para todos aquellos buques y volver al Callao; que enseguida saliesen la "Resolución" y "Presidenta" a relevar a la "Venganza", para que biniese (sic) a carenarse"*²⁷³.

Pero el Virrey tiene conciencia de la grave situación económica que atraviesa y de lo costoso de estos preparativos que por otro lado son necesarios. El erario no tiene prontos arbitrios y gasta más de un millón de pesos en la expedición a Chile.

*"El Consulado sin entradas y con muchos empeños y estos habitantes cansados de contribuciones y demasiado afectos a conservar su plata por el poco crédito de dicho Erario..."*²⁷⁴

*"...en una palabra, —confiesa el Virrey— la situación en que me hallo es extraordinariamente apurada, pero siendo para estos casos apurados necesaria la firmeza del que manda si ha de servir bien al Rey y a la Nación, me propuse no dejar arbitrios alguno para sostener al Rey estos dominios y dar confianza a sus muchos buenos habitantes, encargando estrechamente al Comandante de Marina que pusiese por obra la habilitación de los tres buques, llamando a este objeto a los Ministros de Real Hacienda para que con preferencia atendieran a esta necesidad"*²⁷⁵.

La noticia sobre el estado de la *Venganza* es cierta, y el 30 de abril de ese año de 1818, la fragata de guerra fondea en el Callao²⁷⁶. Queda en el bloqueo de Valparaíso, la fragata de guerra *Esmeralda* y el bergantín *Pezuela*²⁷⁷. El Capitán de Navío don Tomás Blanco Cabrera, Comandante de la *Venganza*, trae los oficios en que el General Osorio le comunica sus primeros triunfos en Lircay²⁷⁸ mas no aporta noticias oficiales sobre Maipú, lo que conocido por el pueblo produce

*"...un encono... contra el Capitán de la corbeta "Ontario" y el pasajero Prevot... por ser autores de la noticia —no creída por el pueblo— de la total pérdida del ejército en la batalla... del Maipú, a los 15 días de haber conseguido una bentaja (sic) tan considerable"*²⁷⁹.

Pero el Virrey sabe la verdad de estos hechos, y por eso escribe:

*"...pero a mí no me quedaba duda de que el suceso era cierto, más o menos esagerado (sic), porque siempre he visto ciertas las noticias que los enemigos han estampado en sus papeles públicos, aunque sí pintadas a su manera"*²⁸⁰.

Y es exacto que el Virrey así lo cree, porque lo vemos tomar algunas providencias y luego, el 4 de mayo, convoca a todos los Tribunales en Junta y les expone que se halla

*"...en la situación más crítica que había tenido este Virreynato desde el principio de la revolución, y que siendo preciso para defendernos y sostener al Rey en estos dominios aumentasen todo lo posible nuestras fuerzas militares, era igualmente preciso buscar medios para sostenerlas. Que se mirase con el terrible aspecto que se decía, dicha presente situación y finalmente, que se trataba nada menos que de existir o no existir"*²⁸¹.

Igualmente les manifiesta que además de las entradas con que se cuenta, se necesita *"...117 mil pesos mensuales y 200 mil por una vez, para los aprestos marítimos..."*²⁸².

Vale recordar las fuerzas navales del Virreinato: fragata *Venganza*; fragata *Esmeralda*; bergantín *Pezuela*; bergantín *Potrillo*; corbeta armada *Veloz*; y el pailebot *Aránzazu*. A ellas se agregan las fragatas *Cleopatra* y *Resolución*, y la *Presidenta*²⁸³.

La Junta acuerda recomendar al Virrey

*"Que no desperdiciase... ocasión de conceder algún privilegio exclusivo a cualquiera comerciante español que, ofreciendo anticipar cantidad proporcionada a él, pidiese permiso para introducir algún cargamento de cualquiera clase de géneros"*²⁸⁴.

En cumplimiento de lo dispuesto por el Virrey, y armada la fragata *Cleopatra*, sale del Callao para Talcahuano convoyando a la apresada *Mariana*, el 22 de mayo de 1818, *"...con el objeto..."*

de reforzar aquélla los buques del bloqueo de Valparaíso y llevar ésta víveres para todos los buques destinados en aquél..."²⁸⁵.

Por su parte, la corbeta *Ontario* se hace a la vela rumbo a Valparaíso, el 30 de abril²⁸⁶, para un viaje en redondo; está de regreso en el Callao el 28 de junio²⁸⁷. Se explica la mayor duración por las circunstancias especiales del bloqueo, las naturales al cumplir con las operaciones en los puertos que toca, y las particulares relacionadas con el encargo del Virrey. Piensa:

"...sacar algún partido de el Comandante de la "Ontario", Mr. Briddle, de quien había formado tan buen concepto como malo de su pasajero Prevot.

Había observado —dice Pezuela— en las maneras de Briddle, honradez, ingenuidad y ninguna inclinación a la conducta del Gobierno de Chile, al contrario que Prevot una decisión por ellos, y en consecuencia, permití a Briddle que pudiese avisar a los buques de su nación surtos en Arequipa y Valparaíso que pudiesen salir para donde les conviniese, que no serían detenidos por los del bloqueo y tratados como contrabandistas en nuestros puertos...

Por medio de esta generosidad, me ofreció Briddle hacer lo posible, con toda reserva, para auxiliar un encargo que yo hacía a un sujeto que iba en su corbeta para sacarme diez mil fusiles que había en los buques extranjeros de aquel puerto y traérmelos al Callao, donde serían pagados inmediatamente, y además de esta ventaja, me resultaba con la salida de los buques extranjeros de los puertos enemigos... que si benían (sic) cargados de trigo y sebos al Callao, se disminuirían la escasez de ésto en Lima y proporcionaba entrada de derechos en la Aduana que tánto se necesitaba"²⁸⁸.

Para asegurar el cumplimiento de esta misión, Pezuela envía en la *Ontario* a don Félix Olabarriague y Blanco, Factor de la Compañía de Filipinas, con el pretexto de *"...continuar el empezado canje de prisioneros a instancias de San Martín..."* y ofrece Briddle protegerlo con su pabellón²⁸⁹. El emisario presenta amplia noticia sobre el estado de las fuerzas patriotas²⁹⁰.

*

El 7 de julio de 1818, *"...entró en el Callao la fragata de guerra inglesa "Andrómaca", del porte de 40 cañones, procedente del Janyro y Valparaíso, habiendo salido de este último puerto el 26 de Junio"*²⁹¹. Son 12 días los que emplea esta fragata, comandada por el Capitán de Navío don Guillermo Henrique Shirref.²⁹² Ya Pezuela tiene noticia anticipada de la posible llegada de la *Andrómaca*²⁹³, así como de la presencia en Talcahuano de la corbeta de guerra inglesa *Bloson* (sic) mandada por el Capitán de Navío don Federico Kickey²⁹⁴, la que luego veremos llegar al Callao²⁹⁵.

Por eso es que recibe con recelo al Comandante de la *Andrómaca*, pero "por razones políticas, y por la particular conducta..." de dicho Comandante, "...y en consecuencia de sus repetidas instancias..." el 20 de julio, dice Pezuela, "pasó mi mujer a bordo de ella, y yo me quedé sin admitir el obsequio por que el Virrey no puede ni debe hacerlo"²⁹⁶. Luego de 28 días de permanencia en el Callao, el 3 de agosto la fragata *Andrómaca* sale para Valparaíso;

"...tengo demasiada experiencia (sic) de que estos ingleses, menos adictos a nosotros que a los insurgentes y siempre perjudiciales a unos y a otros, nos hacen más daño que a aquéllos, y siendo preciso conservar con ellos una política que pocas veces sale de mi corazón con quien tengo por contrario, y si solo porque el Rey lo quiere, y conbiene (sic), manifesté a su Comandante, el Capitán Sherriff (sic) serme indiferente su salida, más que me convenía condugese a su bordo varios prisioneros, Oficiales insurgentes, para acreditar al Caudillo San Martín que mi condescendencia a su solicitud de cange entablada por él anteriormente, era efectiva..."²⁹⁷.

Hemos mencionado hace poco a la corbeta inglesa *Bolson* (sic). Esta llega al Callao con 11 días de navegación desde Valparaíso; une los dos puertos entre el 14 y 24 de julio de 1818²⁹⁸. La *Bolson* tiene como Capitán a Mr. Hulay (sic) y monta 24 carronadas de a 12²⁹⁹, y trae noticias sobre el ejército y marina patriotas³⁰⁰. Otras nuevas le llegan al Virrey el 3 de setiembre del mismo año en la fragata anglo-americana *Glof*, cuyo "...Capitán, Jorge Guasinton (sic), declaró que había estado a la boca de Valparaíso [el 10 de Agosto] y no había visto más que un buque y una lancha cañonera..."³⁰¹.

La fragata angloamericana *Dos Catalinas*, al mando de su Capitán Carlos Liat (sic), sale del Callao el 22 de setiembre de 1818. Va a Valparaíso con el

"...objeto de indagar su honrado capitán el estado de aquel Reino, las ideas de los enemigos sobre la expedición contra esta capital o sus costas... asegurando a dicho capitán una buena recompensa si volvía al instante, pero siendo preciso disimular su viaje so pretesto (sic) que iba a Amburgo llevando el cargamento siguiente:

Azúcar	1.700 fardos.
Añil	82 zurrones.
Algodón	218 sacas.
Miel	314 botijas" ³⁰² .

La fragata regresa al Callao el 2 de enero de 1819, con doce días de navegación desde Valparaíso³⁰³. En cumplimiento de la misión encomendada, el Capitán Carlos L-Hait (sic) informa de

la llegada de Lord Cochrane a Valparaíso; de su nombramiento como Jefe de la Escuadra "rebelde", y de los preparativos que realiza para venir con "...9.000 hombres a atacar a Lima, pero que no podría hacerlo antes de dos meses"³⁰⁴.

Quince días emplea una fragata ballenera que sale de Valparaíso el 20 de setiembre de 1818 y llega al Callao el 4 de octubre³⁰⁵. En ella viene un individuo del bergantín goleta de los Estados Unidos *Macedonia*, con noticias sobre Buenos Aires, la Marina chilena, y el abandono de Talcahuano por las tropas del Rey³⁰⁶.

La fragata de guerra inglesa *Andrómaca* hace un nuevo ingreso en el Callao, procedente de Valparaíso, el 11 de noviembre de 1818, con once días de navegación³⁰⁷, es decir, uno menos que en su viaje anterior³⁰⁸. Las noticias que trae su Capitán Shirreff son sospechosas para Pezuela, "...porque he observado —dice— son más adictos a los insurgentes [s] que al Rey de España y especialmente los ingleses que andan en estos mares..."³⁰⁹. La *Andrómaca* permanece en el Callao hasta el 14 de febrero del año siguiente en que parte con destino a Valparaíso³¹⁰.

*

La captura de la fragata de guerra *María Isabel* y de otros transportes por ella escoltados, es una de las noticias que más abate a Pezuela³¹¹.

Esta noticia le llega en una *Gaceta de Chile*, traída por el bergantín inglés *Catalina*, que sale de Valparaíso el 15 de noviembre de 1818 y está en el Callao —con 14 días de navegación— el 28 del mismo mes, con "...700 fanegas de trigo y otros frutos de aquél país"³¹².

El 8 de diciembre de 1818 aparecen en el Callao dos fragatas inglesas procedentes de Valparaíso. La *Inspector*, que sale el 26 de noviembre y la *Indian Oak* que emplea un día menos³¹³. Ambas traen "...la noticia de la pérdida de las fragatas "Magdalena", "Dolores", "Carlota", "Rosalia" y "Elena", que salieron de Cádiz con las tropas que escoltaba la "María Isabel"³¹⁴. Estas "...fragatas fueron apresadas en la isla de Santa María..."³¹⁵ y su tropa ingresó "...apestada y moribunda..." en Valparaíso, puerto donde queda la escuadra patriota³¹⁶. La *Inspector* emplea 18 días de navegación para la misma ruta, en mayo de 1820³¹⁷, lo que no debe extrañarnos pues como veremos en estas páginas, a medida que nos acerquemos a la etapa de la guerra, los tiempos son mayores, aun cuando en los años anteriores sea posible encontrar —según hemos visto— algunos tiempos prolongados.

Hacia Valparaíso parte el bergantín español *Trinidad*, el 7 de febrero de 1819, a cargo de su dueño don Domingo Espinosa, "...con la obligación de hacer escala en Talcahuano y dejar allí treinta y dos personas... que por delito de infidencia y sospecho-

sos remitió al Callao el Sr. Presidente Marco"³¹⁸. En Lima, los patriotas agentes de San Martín quedaron

"...con gran cuidado por la llegada del bergantín *Trinidad* que conduce á los paisanos confinados, primero a Talcahuano á disposición de Sánchez si allí estuviese, más algunos temen alguna otra superchería ó jugarreta"³¹⁹.

El fin del *Trinidad* es trágico, pues al llegar a Valparaíso es embargado y desmantelado, y su Capitán y Maestre fue traído a tierra y hecho preso, "...porque decían haber hallado a su bordo un espía disfrazado que llevaron a la cárcel"³²⁰.

Otro bergantín, pero esta vez inglés, sale del Callao para Valparaíso el 14 del mismo febrero³²¹.

*

También hay noticias de viajes en esta ruta, en la época en que estas costas están sometidas a bloqueo por los patriotas. El 18 de mayo de 1819 es detenido el bergantín anglo-americano *Elena María*, que con 15 días de viaje viene de Valparaíso con carga y víveres para los patriotas que bloquean el Callao. La fragata *Venganza* lo detiene y Pezuela ordena se le forme causa. Trae 300 qq. de pan de galleta; 200 sacos de frijoles; 140 sacos de harina; 201 sacos de sal; 197 tercios de "charque"; 20 zurrones de grasa; 10 zurrones de ají; 53 barricas de carne; 2 barricas de harina; 4 pipas de aguardiente; 1 pipa de vinagre; 30 tercios de costillar; y 2 botijas de aceite. El importe de todo era 8,363 pesos, y con los costos, asciende a 9,678 pesos. Trae, además, 700 qq. de bacalao; 25 barricas de tabaco; 30 pipas de ginebra de Holanda; 10 bocoyes de tabaco torcido; 19 cajones de cigarros; 869 "Denifohus"; 24 burchacas de caoba; 1 escribanía de caoba; 5 mesas de juego de caoba; 4 mesas de las que se doblan, de caoba; 6 pies de candeleros de caoba; 388 sillas; 2 sillas poltronas y 100 sillas pintadas³²².

Hay un caso muy especial, el del bergantín inglés *El Espectador*, que emplea 14 días para esta ruta. Este bergantín sale de Valparaíso cargado de trigo, el 19 de junio de 1819, dando a conocer que se dirige al Janeiro, pero su verdadera intención es venir al Callao, donde efectivamente ingresa el 2 de julio³²³. Antes de Valparaíso, el *Espectador* está en Montevideo, de donde parte el 6 de marzo del mismo año³²⁴. Al llegar al Callao, trae abundantes noticias sobre Chile y los patriotas³²⁵.

Trece días necesita la corbeta de guerra inglesa *Slaney*, que a las cinco y media de la tarde del 22 de setiembre de 1819 entra en el Callao, procedente de Valparaíso, de donde sale el día 10. Su Capitán Obrien (sic) "trae comisión del Capitán de la "Andromaca" Sheriff, para tratar asuntos mercantiles de los negociantes ingleses en Chile, y su armamento consiste en 20 carro-nadas de grueso calibre"³²⁶. Para Pezuela, la *Slaney* trae

*"...sus miras especulativas y de observación con que caminan todos los de esta nación, y como se ha acreditado de enemiga de la España, fomentando la revolución en América y auxiliando a los insurgentes con buques, armas y brazos, hasta permitir se formen expediciones en Inglaterra en ayuda de los enemigos del Rey, esta corveta (sic) no vendrá a otra cosa que a especular y ver cómo nos hace todo el daño posible"*³²⁷.

Cuando pocos días después Cochrane bloquea el Callao, la *Slaney* va al puerto de Lancón (sic) y sólo regresa el 12 de octubre cuando Cochrane desaparece. Al volver, lleva "...consigo el bote de la "*Macedonia*" —goleta— que cinco marineros huyeron del puerto de Pucusana³²⁸ donde estaba descargando a pasarse a la escuadra de Cochrane que la juzgaron aun en el bloqueo"³²⁹. Finalmente, el 4 de noviembre siguiente, la *Slaney* enrumba a Valparaíso para de allí ir a Río Janeiro. En ella se embarcan 348,000 pesos de los negociantes Licarazo (sic)³³⁰ y Francisco Murrieta³³¹.

*"...para traer su valor empleado en géneros de cualquiera clase del Janeiro, pagando un derecho arreglado a los géneros que bienen (sic) de Panamá, y asimismo, por la estación de la Plata, ofreciendo estos dos interesados por el permiso adelantar al Erario 100.000 pesos..."*³³².

La fragata de guerra de los Estados Unidos, *Macedonia*, del porte de 48 cañones, arriba al Callao el 9 de noviembre de 1819, con 10 días de viaje, pues sale de Valparaíso el 31 de octubre. Su comandante es el Capitán D. Jaime Downes, y viene en ella el Coronel de Caballería del servicio del Emperador de Alemania, Barón de Kabanash; el sobrecargo de la goleta *Amanda*, Jorge Rist, y el sobrecargo de la fragata inglesa *Dos Catalinas*³³³. Jorge Rist regresa de una misión de espionaje, a la que nos referimos más adelante. El Virrey recibe la visita del Comandante de la *Macedonia*, y del Barón de Kabanash, a quienes invita a comer³³⁴. No es ésta la única vez que el Comandante Downes conversa con el Virrey, pues en la idea de obtener del Comandante "*...el mejor partido posible...*" Pezuela lo invita a la Magdalena el 14 de noviembre. Allí dice Pezuela,

*"...le insté a que no permitiese que se embarcase por alto plata alguna en su buque, como sucedía generalmente en todos los buques extranjeros (sic), lo cual me ofreció bajo su palabra de honor, añadiéndome que si podría embarcar la que los comerciantes españoles de Lima deseaban enviar a Panamá y San Blas, abriendo registro. Mi contestación fué que hiciesen los mismos comerciantes españoles la solitud a este Gobierno"*³³⁵.

Por estos días el General La Serna, que se encuentra enfermo, solicita permiso para dejar el servicio, e incluso trata con el Comandante de la *Macedonia* su transporte. Conocido esto por el público "...muchas personas de primera clase..." se presentan al Secretario del Virrey para que le hiciese presente a éste "...no permitiese el embarque del Sr. General La Serna,... porque... no tenía aquí —el Virrey— un General de quien echar mano para ayudarme a defender el Virreynato en ocasión de amenazarle riesgos..."³³⁶. Y efectivamente, La Serna no va en la *Macedonia* cuando ésta, el 6 de diciembre de 1819, se hace a la vela para San Blas con escala en Panamá³³⁷.

Conocemos perfectamente la opinión desfavorable de Pezuela sobre los navíos ingleses. Sin embargo, no es así el comentario que hace al arribo de la fragata inglesa *Wil* (sic), el 9 de diciembre de 1819, con 13 días de navegación³³⁸. La fragata sale de Valparaíso el 27 de noviembre, con 5,000 fanegas de trigo, 10 sacos de almendras, y 120 fardos de géneros mercantiles³³⁹. Es su Capitán don Guillermo Gaimior y su Sobrecargo don Patricio Mollisson, y 19 personas de capitán a paje³⁴⁰. La difícil situación que vive Lima por falta de trigo, hace decir a Pezuela que la llegada de la *Wil*, así como la de la fragata inglesa *Luisa* y el bergantín insurgente *Dragón*, es muy oportuna, pues

"...no había en Lima trigo bastante para el presente mes de Noviembre, por cuya razón y porque los dos segundos pertenecen sus cargamentos al comerciante de esta ciudad Espinosa y sus compañeros, le permití descargar"³⁴¹.

La fragata *Luisa* sale de Valparaíso el 25 de noviembre y llega a Pisco el 9 de diciembre de 1819, con harinas y sebo. Emplea 15 días para la ruta Valparaíso-Pisco³⁴². El bergantín *Dragón* parte el 17 de noviembre y fondea el mismo 9 de diciembre en Lancón (sic) de donde se le manda dirigirse al Callao. Trae harina, trigo y sebos, y necesita 23 días para dicho viaje³⁴³.

El 17 de enero del año siguiente la fragata *Wil* se dirige a Huanchaco a recibir carga, para luego enrumbar hacia Valparaíso "...con orden de no volver"³⁴⁴.

El 28 de diciembre de 1819 ancla en el Callao el bergantín francés *Gacelle* con "...15 días de viaje" desde Valparaíso, con 598 fanegas y 15 quintales de harina de trigo; 600 libras de almendras; 100 quintales de sebo y 121 quintales de charque; 110 cueros de vaca; 2,000 piezas de mahón; 21 fanegas de garbanzos; 50 fanegas de frijoles; y 50 fanegas de cominos³⁴⁵.

*

Dos días después, el 30, arriba la fragata de guerra *Andrómaca*, que sale del puerto de Valparaíso el 19 del mismo mes. Son 12 los días empleados por esta fragata de cuyo capitán, el Comandante D. Guillermo Shirreff, dice Pezuela, es un "...imper-

tinente reclamador, continuado adicto a los insurgentes de una manera que siendo notoria quiere encubrir con sofisterias"³⁴⁶. Y parece que el Virrey tiene motivo para estas expresiones, por lo menos, ese es su criterio, cuando el 3 de enero escribe:

"Dige q.e el Comt.e de la Fragata Ing.q "Andrómaca" era impertinente, reclamador y adicto á los Insurg.s, y en esta benida (sic) al Callao... lo ha manifestado más q.e nunca. No embió (sic), como acostumbraba otras veces, un oficial á cumplimentar al Virrey, y si un Oficio reclamando los perjuicios q.e padecieron la Fragata "Inspector" y Berg.n "Catalina" ingleses, p.r.q.e hallándose la Escuadra enem.a á la vista del Callao, y teniendo io (sic) denuncias de q.e algunas espías de los enem.os q.e estaban incógnitos en Lima querían embarcarse en dhos. buques, les mandé salir, dándoles tpo. fijo p.a recibir (sic) su carga: además, la Escuadra enemiga reconocía los Buques q.e se hallaban en los Puertos inmediatos al Callao sin embargo de ser extrang.os y como estaban en comunicación p.r tierra, podían saver (sic) los enem.os noticias de ella; por otra parte, los tales Buques, así como todos los extrang.os saven (sic) q.e no pueden comerciar con los puertos españoles de la mar del Sur; y, de consig.te q.e habiendo (sic) yo concedido á los dos la gracia de que descargasen los frutos q. traían y volviesen á cargar azúcar y otras cosas p.a el Reino de Chile, ha intentado el tal Comandante de la "Andrómaca" hacer cargos á este Gobierno de lo que es puramente una gracia, además de que ningún perjuicio sufrieron..."

Y agrega: *"Otras reclamaciones, tan pueriles é indecentes como sin el menor fundamento... hizo el tal Comand.te con la altanería propia de un atrevido..."*³⁴⁷. La fragata abandona el Callao, con destino a Panamá, el 16 de enero de 1820, sin llevar correspondencia oficial ni particular del Virrey, porque éste *"...no tenía la menor confianza de su Comand.te..."*³⁴⁸. Según el mismo Virrey, tampoco debe tener confianza el comercio, *"...pues, habiéndola permitido abrir registro de Plata á instancia de varios comerciantes, ni estos ni otros quisieron aventurar su caudal"*³⁴⁹.

*

En los primeros días de enero de 1820, el 4 para ser exacto, aparece el bergantín inglés *Tiber* procedente de Valparaíso, con escala en Pisco. Sale el 18 de diciembre y es su Capitán don Juan Ward. Trae como carga 3,000 fanegadas de trigo y algunos zurrones con harina³⁵⁰.

El viaje de retorno por la misma ruta, es decir, escala en Pisco y destino Valparaíso, lo inicia este bergantín el 26 de enero, lleva cuatro marineros de la fragata *Mexicana*³⁵¹. John

Ward, el Capitán del *Tiber*, es para el Virrey "hombre de confianza" y tiene permiso para cargar en Pisco y volver desde Valparaíso³⁵². Y algo más, lleva "...50 Proclamas impresas p.a tirarlas en las calles de Valp.o: en ellas ofrezco —habla Pezuela— en nombre del Rey indulto gen.o á los Chilenos que reconozcan su error y se presenten pidiéndole"³⁵³.

Haciendo uso de este permiso concedido, el *Tiber* retorna al Callao el 27 de mayo de 1820, siempre al mando de su Capitán Ward y teniendo como Sobrecargo a Alexandro Feber. En esta ocasión emplea 20 días para la navegación desde Valparaíso, de donde sale el 8 del mismo mes, dejando "...listos todos los Buques de la Esquadra..." patriota para la expedición que preparan al Perú³⁵⁴.

En los viajes del año 1820, hay otros datos interesantes. El 24 de enero "fondeó en el Callao la Fragata mercante Inglesa "*Hércules*", procedente de Valparaíso, de donde salió el 12"³⁵⁵; es decir, emplea 13 días esta fragata capitaneada por Juan Arents y que trae 6,115 fanegas de trigo; 47 zurrone de sebo; 25 líos de "charque" y 20 marquetas de cera³⁵⁶. El mismo tiempo usa la fragata anglo-americana *Okan*, que sale y llega dos días después que la anterior. Es su Capitán don Alexandro Piton y trae 4,600 fanegas de trigo, 80 quintales de bacalao, 52 cajas de velas de cera, y 213 medidas de aceite de linaza³⁵⁷. Ambas con noticias sobre la expedición al Perú.

Trece días emplea el bergantín ingles *Dos Catalinas* que sale de Valparaíso el 17 de enero y entra en el Callao el 29. Es su Capitán don Roberto Romaran, y su Sobrecargo Jorge Washington. En él vienen tres marineros españoles que siendo prisioneros de los "insurgentes" logran huir y escondidos en el *Dos Catalinas* llegan al Callao con noticias sobre la posible expedición al Perú³⁵⁸.

El 2 de febrero de 1820, ancla el bergantín *Cantón*, que sale de Valparaíso el 20 del mes anterior. En este viaje emplea 14 días³⁵⁹. Pero hay algunos antecedentes que hacen especial este viaje. El *Cantón* llega a Valparaíso como presa de los "insurgentes", quienes lo capturan en Pisco con la carga que toma en Huanchaco. En Valparaíso lo ponen en libertad, enrumbando al Callao con la misma carga: 1,798 sacos de trigo, 997 de harina, 30 de arroz y un tercio de suelas³⁶⁰.

El mismo 2 de febrero, entra en el Callao la fragata anglo-americana *Beaver*, con 12 días de navegación, procedente de Valparaíso. Es su Capitán don Ricardo Clerraran, y conduce 6,350 fanegas de trigo, 11 barricas de bacalao, 50 zurrone de sebo, "otras menudencias" de Chile, 1,025 quintales de arroz y 100 de frijoles de Huanchaco. Entre los pasajeros trae a don Tomás García, contratista del tabaco, y de Primer Piloto a don

Patricio Kili, sospechoso, oficial de Marina insurgente, "...según declaran los tres marineros...", Pedro José Mar, Francisco Bri-seño (sic), y Juan Ruiz que vienen de pasajeros³⁶¹. Tres días después llega la fragata anglo-americana *Zephyr*, con su Capitán Debex, y 14 días de viaje desde Valparaíso, de donde sale el 23 de enero. Trae 1,191 fanegas de trigo, charqui, nueces, guindas y otros artículos³⁶².

Una fragata sueca, la *Pienad-reina* (sic), al mando de su Capitán don Nicolás Eloxufo, arriba al Callao procedente de Valparaíso el 8 de febrero de 1820³⁶³. La carga conducida en sus bodegas consiste en 4,000 fanegas de trigo; 230 sacos de frijoles; 7 tercios de lona y brin; 10 pipas de vino "...y otras menudencias de frutos del país"³⁶⁴. En esta fragata llega "comprendido" el Contramaestre del bergantín *Trinidad*, don José Blanco, que reitera noticias anteriores sobre la expedición a las costas peruanas, expedición "...de siete mil hombres: pero q. no había visto tropas p.a ella, ni en Valparaíso, ni en sus inmediaciones"³⁶⁵.

El bergantín inglés *Dragón* leva anclas el 3 de enero de 1820 con destino a Valparaíso; hace escala en Chíncha en donde carga azúcar³⁶⁶. El Capitán de este buque apellidaba Cataun y es advertido por el Virrey, a través del consignatario Calvo, "...de no volver más p.r estos mares porq. R.e or.n ult.a de 12 de Febrero de 819 (sic), prohíbe terminantem.te el comercio extrang.o (sic) en ellos"³⁶⁷. No obstante esta advertencia, el 4 de abril del mismo año de 1820, vemos fondear en el Callao al "*Berg.n Mercante Inglés "Dragón", procedente de Valp.o de donde salió el 25... de Marzo con trigos, sevos (sic) y otros frutos de Chile..."*³⁶⁸. Al parecer, cambia el mando del *Dragón* pues Pezuela menciona ahora como Capitán a don Juan Drauhe³⁶⁹. El viaje dura once días y el bergantín trae gacetas de Chile con la noticia del fracaso de Cochrane al intentar tomar Chiloe³⁷⁰.

*

Aunque los datos de Pezuela son confusos, queremos presentar el caso del bergantín francés *Telégrafo* que parte de Burdeos el 1° de diciembre de 1819, y llega al Callao el 28 de marzo del año siguiente. Este bergantín hace escala de 22 días en Valparaíso "...y salió de allí el 16 de En.o..."³⁷¹. Utiliza casi 4 meses para unir Burdeos con Callao; pero el dato sobre su salida de Valparaíso no debe ser correcto. De acuerdo con él, el *Telégrafo* llega a Valparaíso el 24 de diciembre, esto es, con 24 días de navegación desde Burdeos, y emplea desde allí 72 días hasta el Callao³⁷². Nos parece que la fecha 16 de enero, debe ser 16 de marzo³⁷³, y en ese caso emplea 13 días entre los dos últimos puertos.

Es el mismo tiempo del bergantín anglo-americano *Palas*, que apresado por Cochrane está varios meses en Valparaíso, hasta

NARRATIVE OF A JOURNEY
ACROSS THE
CORDILLERA OF THE ANDES,
AND OF A
RESIDENCE IN LIMA,
AND
OTHER PARTS OF PERU,
IN THE YEARS 1823 AND 1824.

BY ROBERT PROCTOR, ESQ.

LONDON:
PRINTED FOR
ARCHIBALD CONSTABLE AND CO. EDINBURGH;
AND HURST, ROBINSON, AND CO. LONDON.

1825.

que puede conseguir su libertad y salir el 6 de marzo rumbo al Callao, donde ancla el 18. Su Capitán es el señor Holt, y trae dos prisioneros españoles fugados de poder de los insurgentes y un comerciante español que paga por su libertad³⁷⁴. Con ellos llegan gacetas de Chile, Buenos Aires y cartas reservadas con la noticia de la pérdida de Valdivia³⁷⁵.

*

Un viaje entre Valparaíso y Callao, pero recorriendo los puertos de Arica, Ilo y Chilca, es el que realiza la corbeta de guerra inglesa *Glaney*. El "pretexto" para este viaje es "...perseguir unos piratas q. habían hecho daño á sus balleneros, cosa q. no era cierta —dice el Virrey Pezuela— y si según los partes q. mediaron, la protección del Contrabando de Buqs de su Nación"³⁷⁶. El Comandante de la *Glaney* escribe al Virrey desde Arica y Chilca, pide dé orden para que le faciliten auxilios en todos los puertos; y habiéndose negado a ello Pezuela, "...y á q. recorriese d.hos puertos y los de toda la Costa de abajo como se proponia, fondeó en el Callao..."³⁷⁷ el 2 de abril de 1820. Seis días después hace lo propio otra corbeta de guerra inglesa, la *Serafina*, al mando de su Comandante, Falcón³⁷⁸.

El 7 de mayo de 1820 sale de Valparaíso la fragata mercante inglesa *Inspector*, que con 18 días de navegación llega al Callao el 24. Es su Capitán don Guillermo Parcas y su Sobrecargo Luis Estevenson, y trae como carga frutos de Chile. Viene en ella, como fugitivo de los rebeldes, don Domingo Espinosa, que es Capitán del bergantín *Trinidad*, y que informa sobre las fuerzas de los patriotas y la organización de la expedición al Perú³⁷⁹. En el mismo mes de mayo, el 28, fondea en el Callao "...el Bergantín Inglés "*Libonia*", procedente de Valp.o, de donde salió el 14..."³⁸⁰. Vale decir, que sólo utiliza 15 días para el viaje. Es su Sobrecargo, el francés don Enrique Willansey, quien reitera las noticias sobre el apresto de la expedición chilena al Norte³⁸¹.

Al mando del Capitán Searle, el 13 de setiembre de 1820 llega al Callao, procedente de Valparaíso, la fragata de guerra inglesa *Hyperion*³⁸², una de las naves³⁸³ señalada por el pueblo chalaco como apoyo al ataque a la fragata de guerra *Esmeralda* en el Callao³⁸⁴.

*

Debemos consignar otros viajes que tienen como punto de partida Valparaíso, y como lugar de arribo algún puerto peruano. Esto nos permite adelantar conceptos sobre la importancia de dichos puertos en la época que nos ocupa, importancia que no siempre se mantiene en tiempos posteriores.

El 10 de abril de 1819 llega a Ilo el bergantín goleta *Constancia* procedente de Valparaíso. El Sobrecargo de esta nave, don Rafael Garfias

"...escribió al Comandante Militar de Arica Coronel D. Mariano Portocarrero, diciéndole que tenía noticias muy interesantes para las armas del Rey que comunicarle, que él era adicto a su causa, pero que por su mala suerte mercantil y apresuramiento de un buque suyo se había resuelto a pasar a Santiago de Chile a ver si podía recobrarle y sacar algunos géneros que vender en el Perú, como en efecto lo había conseguido y pedía permiso para desembarcar lo siguiente:

<i>Trigo, fanegas</i>	100
<i>Arina (sic), fanegas</i>	100
<i>Jarcia, qq</i>	20
<i>Almendras</i>	600
<i>Hierro qq</i>	50
<i>Géneros, como 2,000 pesos</i> " ³⁸⁵ .	

El mismo Garfias ofrece *"...que si se le permitía volver a buscar más efectos a Chile, comunicaría reservadamente todas las noticias que... fuesen útiles..."*³⁸⁶.

Ante estos hechos, el Comandante General del Cuerpo de Reserva de Arequipa, don Mariano Ricafort y el Intendente Lavalle, remiten un "extraordinario" al Virrey, quien el 3 de mayo reúne en su Gabinete una Junta Particular de Guerra, con el Sub-Inspector General, el de Artillería, el Comandante de Marina y el Asesor General Pruna, la que dictamina

"...que respecto a que el tal Garfias podía ser útil al Gobierno con sus noticias y a que los efectos que traía no causaban perjuicio alguno al comercio...

Que Ricafort le señalase puerto dónde desembarcar sus efectos, al presente y en lo sucesivo, con prohibición de traer otros en los viajes que repitiese de Chile, que trigos, sebos, Charq.s, almendras y jarcias...

*Que pagase los derechos de introducción, según estaban establecidos en Lima..."*³⁸⁷.

Luego, a fines de junio retorna

*"...el tal Garfias a Mollendo... [con] mayor cantidad de efectos, solicitando el permiso para desembarcarlos con ventajas a favor del Rey y Ricafort, en una Junta con el Intendente Lavalle y el Mayor General Carratalá, resolvieron por sí, con objeto de encontrarse uniformes para los 3.000 hombres del Cuerpo de Reserva que les ofrecían los derechos..."*³⁸⁸.

Y envían un nuevo extraordinario para pedir la aprobación. Los efectos que desembarca el *Constancia* son 2,000 pesos en géneros extranjeros; 16,000 en mercancías españolas; hierro, plata, azogue, y víveres de Chile³⁸⁹. La Junta Particular de Guerra que reúne el Virrey opina *"...que no tenía ya remedio lo*

determinado en Arequipa, pero que debía reprobarse y privar para lo sucesivo determinaciones de esta clase que reclama el Com.o en general"³⁹⁰.

El 17 de julio de 1820 sale de Valparaíso la goleta "insurgente" *Terrible* al mando del Teniente don José Barnechea, natural de Buenos Aires, con 14 individuos de tripulación y 13 soldados artilleros, con la comisión de introducir espías en la costa peruana.³⁹¹

*"...el 24 de Julio, desembarcaron más abajo de Arica en la ensenada de Camarones tres de dhos. espías llamados D. Tomás Landa, hombre de edad, hermano del Subdelegado... de Moquegua; D. N. González, natural de Salta, Postillón que fué, y D. N. Balderrama..."*³⁹².

*"El 9 de Agosto llegó la Goleta al frente de la ensenada de las Zorras, más abajo de Pativilca, y embió (sic) una lancha á tierra con Barnechea, el Sueco Bergmann, q. hacía de Piloto, quatro marineros, y tres espías llamados D. N. Zorrilla, Capitán D. José Pagador, D. N. Vidal, Teniente. La lancha zozobró y salieron á nado, menos Zorrilla q. se ahogó, y Pagador quedó en la playa tirado, casi ahogado. Los marineros inmediatamente se presentaron en el primer pueblo: Barnechea y el sueco fueron presos y Vidal se internó como lo habrá hecho Pagador si volvió en sí"*³⁹³.

Todo lo anterior se sabe por medio del Teniente Barnechea; el sueco Bergmann y cuatro marineros que el 14 de agosto llegan a Lima³⁹⁴. Por ellos se conoce que el objetivo de la goleta, una vez desembarcados los espías, *"...era el de ir á cruzar sobre Pisco á esperar la expedición enemiga y darle noticia de su comisión"*³⁹⁵. El Virrey dispone que el día 19 salgan el bergantín *Maypú* y el pailebot *Aránzazu* *"...á cruzar sobre Pisco, con el obgeto (sic) de apresar la Goleta Insurgente "Terrible" q. dexó los Espías en la Costa, y según los q. se cogieron debía ir á dho. punto á esperar la Expedición Enemiga..."*³⁹⁶. Ambas naves regresan al Callao el 5 de setiembre sin encontrar a la *Terrible* ni ver buque alguno³⁹⁷. El deseo de Pezuela es que la fragata *Prueba*, la *Venganza* y la *Esmeralda*, cumplan la misión anterior y observen la expedición enemiga y le ocasionen

*"...quanta distracción y daño fuese posible á favor del mucho andar de nuestros Buques, muy superior al de los enemigos: pero no encontré p.a esta maniobra —se queja— toda aquella disposición que yo esperaba y me malicié q. sería eludida mi intención á pretexto de no estar corrientes dhos. Buques de Guerra, sin embargo de haberles facilitado quantos auxilios (sic) se pidieron..."*³⁹⁸.

Lamenta Pezuela no poder utilizar estos barcos *"...en una ocasión en q. podían con sus maniobras hacer un servicio im-*

portante q. en parte resarciese más de dos millones de pesos q. en los quatro años de mi mando ha costado la Marina del Callao"³⁹⁹.

*

Pero el Virrey trata anteriormente de tener noticias seguras y fidedignas sobre la expedición. Con este objeto contrata el bergantín de comercio anglo-americano *Warrior*, que con su Capitán Elliot Lux sale del Callao el 24 de julio de 1820, rumbo a Valparaíso y regresa rápidamente a dar aviso al Virrey, de la expedición que allí se apronta⁴⁰⁰. En recompensa, si realiza esta misión, "*...se le permitiría embarcar p.a el Asia 50 mil pesos y retornar al Callao su balor (sic) en géneros de aquel punto...*"⁴⁰¹. El *Warrior* llega al Callao, procedente del Janeiro, el 11 del mismo mes de julio, enviado por el Embajador español, con pertrechos navales⁴⁰² y pasajeros⁴⁰³. Ya en este viaje está el *Warrior* en la boca de Valparaíso, y su capitán en dicho puerto obtiene noticias sobre el apresto de la expedición⁴⁰⁴.

*

Hemos dicho que en algunas ocasiones la navegación es hacia un puerto peruano diferente al Callao, como es el caso, en la ruta de Valparaíso, del bergantín *Aguila* que el 23 de noviembre de 1816 llega a Paita procedente de Valparaíso, de donde sale el 8 del mismo mes con destino a Panamá⁴⁰⁵. La escala en Paita—hasta donde navega quince días— es muy breve, pues sólo permanece allí dos horas, luego de las cuales reanuda su viaje a Panamá⁴⁰⁶.

En octubre de 1821 arriba al Callao procedente de Valparaíso y Coquimbo el bergantín nacional *Consuelo*, capitaneado por don Samuel Eberry⁴⁰⁷.

En el bergantín *Belgrano*, que a las dos de la mañana del 21 de setiembre de 1822 sale de Ancón, viaja, como bien sabemos, a bordo el General San Martín⁴⁰⁸.

*

Un viaje interesante es el que realiza por las costas de Chile, Perú y Méjico, el Capitán Basilio Hall, al mando del barco de S.M.B. *Conway*⁴⁰⁹.

El *Conway* sale de Inglaterra el 10 de agosto de 1820, "*...y después de tocar Tenerife, Río de Janeiro y el Río de la Plata, recibió órdenes de continuar para Valparaíso, principal puerto marítimo en la costa de Chile*"⁴¹⁰.

Cumpliendo estas órdenes, navega al Cabo de Hornos, a las seis de la mañana del 26 de noviembre de 1820 se encuentra a diez o doce millas de él, "*...y al doblarlo para entrar en el Pacífico, —dice Hall— tuvimos oportunidad de verlo en varias posiciones*"⁴¹¹. El 19 de diciembre ancla en la bahía de Valparaíso, con una navegación de 38 días desde el Río de la Plata⁴¹². En Valpa-

raíso, el *Conway* recibe orden de salir hacia el Callao. La orden llega a través de la fragata de guerra británica *Owen Glendower*, que está en el puerto chileno el 22 de enero de 1821⁴¹³. Conviene decir que esta fragata luego de permanecer algún tiempo en Valparaíso, continúa viaje hacia el Callao, a donde llega en abril de ese año con ocho días de navegación⁴¹⁴. Por su parte el *Conway* zarpa de Valparaíso el 27 de enero de 1821⁴¹⁵, y el 5 de febrero, con nueve días de viaje, ancla en la rada del Callao, "...puerto de Lima, de donde dista dos leguas"⁴¹⁶.

Es interesante muestra de las horas de espera y lucha, la opinión que ofrece Hall, a través de comparaciones, sobre el estado del Callao y de Valparaíso. Dice:

*"Dejamos el puerto de Valparaíso lleno de barcos, sus muelles de la aduana con altas pilas de mercaderías, demasiado voluminosas y numerosas para los antiguos depósitos; ...numerosos buques se ocupaban en cargar vinos, cereales y otros productos del país; e ingentes sumas de dinero se embarcaban diariamente para Europa, en retorno de mercaderías ya distribuidas en el país"*⁴¹⁷.

*"En el puerto del Callao los barcos estaban amontonados en un rincón, rodeados por cañoneras, cerca del fuerte, circundados por una cadena de berlingas. La aduana vacía y la puerta con llave; no se levantaban pirámides de fardos de mercaderías en los muelles..."*⁴¹⁸. Asimismo se refiere este viajero a las relaciones entre ingleses y españoles; y de los patriotas con los ingleses. Dice que en general son bien recibidos en el Callao por los americanos,

*"...pero con los españoles, que estaban hundiéndose en el mundo, era distinto; nada les satisfacía sino la declaración de cordial adhesión a su causa y odio a la de los insurgentes, como llamaban a los patriotas en la amargura de sus corazones. Al mismo tiempo, afectaban siempre despreciar a los enemigos, y ser perfectamente indiferentes a nuestras opiniones, aun cuando, con el espíritu de contradicción más terco, se ocupaban en vigilarnos, e interpretar mal todos nuestros actos y expresiones, a tal punto que nada era demasiado extravagante para ser dicho y creído con respecto a nuestra violación de la neutralidad. Era en vano esperar, por una conducta abierta y franca, escapar a la sospecha; pues se había convertido en una especie de enfermedad de los españoles, el sospechar del inglés; y sus síntomas se agravaban a cada momento por las calamidades crecientes a que estaban expuestos"*⁴¹⁹.

Según Hall, todo es motivo para que los españoles sospechen de los ingleses; y durante su permanencia en Lima tiene, según él, más de una ocasión para comprobarlo. Una de ellas se pre-

senta cuando una señora le pide pasaje para Chile, dende se encuentra su esposo como prisionero de guerra. Dice Hall que la señora

*"había conseguido, después de muchas molestias, permiso del gobierno para salir de Lima; pues eran tales las sospechas de todos, que aun los motivos de una esposa para juntarse con su marido en prisión, eran mirados con desconfianza y tema de larga discusión en consejo. Tan poco acostumbrada estaba últimamente la pobre mujer a ser tratada con franqueza y consideración, que cuando le prometí pasaje con liberalidad, apenas podía creerlo posible, y prorrumpió en llanto"*⁴²⁰.

Como las relaciones comerciales entre Chile y Perú están interrumpidas desde que zarpa de Valparaíso la Expedición Libertadora, el único medio de comunicación con el Callao son los barcos de guerra ingleses que tocan ambos puertos. Los habitantes de uno y otro lugar se valen de estos barcos para enviar mensajes a sus familiares y amigos, y aliviar en parte los estragos de la guerra que los mantiene casi incomunicados. El Conway no es una excepción y su capitán recibe en Valparaíso

*"...muchos mensajes y cartas, todos los que, puede mencionarse como característica de la época, insistían que los leyese en su presencia, para que no contuvieran ningún asunto político, perjudicial para los corresponsales o para el portador. Poco después de mi arribo al Perú, —dice el Capitán— tuve cuidado de entregar todas estas cartas y mensajes en persona"*⁴²¹.

Los ingleses, luego de visitar Lima y Callao por más de quince días, el 23 de febrero se embarcan en el Conway, barco que colmado de pasajeros zarpa rumbo a Chile el 28 del mismo mes⁴²². En la tarde del 18 de marzo ya están en Valparaíso, *"...con diez y ocho días de navegación, lo que se considera buen viaje, por ser el término medio para barcos de guerra algo más de tres semanas"*⁴²³. Cuenta Hall que desembarca la misma tarde

*"...para entregar las cartas y mensajes que prácticamente eran contestaciones a los que se habían llevado al zarpar de Valparaíso... Muchas gentes —sigue Hall— ...apenas podían creer hubiéramos estado en el Perú, no familiarizados aún con los viajes que hoy se realizan. Nuestra ausencia no había sido sino de siete semanas, cuando en el pasado, habría requerido otros tantos meses hacer el mismo servicio"*⁴²⁴.

Ya hemos citado la opinión de Proctor —otro viajero del siglo XIX— sobre este punto, y lo difícil que es demostrar la posibilidad de disminuir el tiempo de navegación⁴²⁵.

La estancia en Valparaíso dura más de dos meses, empleados en conocer el país y sus costumbres, y el 26 de mayo inician nuevo viaje hacia el Callao, pero siguiendo el derrotero de la costa, por lo que la mayor parte de la navegación —que duró más tiempo— se hace a la vista de tierra⁴²⁶.

Siguiendo el rumbo mencionado al mediodía del 7 de junio llegan a Arica, ciudad que encuentran “...casi completamente desierta y mostrando por todo señales de haber sido reciente teatro de operaciones militares”⁴²⁷. Dos días después zarpan de este puerto rumbo al noroeste y siempre junto a la costa, lo que les permite tener “...una linda vista de la cordillera, distante no menos de cien millas”⁴²⁸ y agrega Hall que el placer que les “...proporcionaron estas observaciones constantes de los Andes no es para describirse...”⁴²⁹. El 12 de junio arriban a Ilo, por la tarde levantan anclas y en el transcurso de la noche se escabullen “...mansamente al largo de la costa llevados por el viento de tierra, apenas suficiente para hinchar las velas que destilaban agua con el copioso rocío”⁴³⁰. En la mañana del día siguiente anclan en Mollendo. Una semana permanecen en este puerto, última escala en el viaje al Callao, a donde llegan en la tarde del 24 de junio, luego de navegar con viento fresco y suave. El viaje desde Valparaíso dura veintinueve días⁴³¹. El 17 de julio, siempre de 1821, el *Conway* abandona la rada del Callao y ancla en el puerto de Ancón, “...para estar más cerca de los barcos mercantes ingleses, todos los que ...habían ido a aquel puerto ...para desembarcar sus cargamentos”⁴³². De Ancón, Hall viene por tierra a Lima, el día 19 “...para arreglar algunos asuntos relativos a la detención de dos barcos ingleses por la escuadra chilena”⁴³³. El 31 de julio deja Lima y regresa al puerto,

“...con el propósito de ir a Huacho, puertecito septentrional, para completar el agua del *Conway*, antes de seguir para Valparaíso; porque durante el sitio, la aguada del Callao era inaccesible y no se encontraba una sola gota sin ir cerca de sesenta millas al largo de la costa”⁴³⁴.

El viaje a Huacho se hace el 2 de agosto y en “pocas horas”, pues “...el viento costanero sopla siempre del Sur...” y facilitaba la navegación hacia el Norte⁴³⁵. Dos días después zarpan hacia Lima, pero sólo en la noche del 7 arriban a Chorrillos y el 10 de agosto parten hacia Valparaíso⁴³⁶. En Valparaíso permanecen hasta el 1º de octubre de 1821, en que zarpan para ir a Concepción, ciudad a doscientas millas al Sur⁴³⁷. Cuenta el Capitán Hall que

“...en esta época del año el viento sopla casi constantemente del Sur, [y por ello] el viaje de Valparaíso a Concepción fué muy cansador; pues aunque la distancia es poco más de doscientas millas, pasaron siete días antes de ver las

tierras altas que están junto a la ciudad ...Talcahuano, pueblucho miserable, con un fuerte desmantelado, es el puerto de Concepción..."⁴³³.

De Concepción se hacen a la vela el 23 de octubre, y el 26 anclan en Valparaíso⁴³⁹.

El 14 de noviembre reciben órdenes

*"...de seguir en el "Conway" de Valparaíso a Lima, haciendo escalas en los puertos intermedios sobre las costas de Chile y Perú. El fin de este viaje era investigar los intereses británicos en aquellos lugares; ayudar y proteger a cualquier súbito de S.M.B. ocupado en el comercio; y, en general, cerciorarse de los recursos mercantiles de la costa"*⁴⁴⁰.

Al día siguiente levanta anclas en Valparaíso, *"... y el 16, poco antes de ponerse el sol letranzan en la bahía de Coquimbo..."*⁴⁴¹.

El lunes 19 van a Huasco, a donde arriban a las dos de la tarde del día 20⁴⁴² y el 21, al atardecer, abandonan Coquimbo⁴⁴³. El 22 anclan en Copiapó, aunque con alguna dificultad pues no está bien indicado en las cartas de navegación⁴⁴⁴.

Al ponerse el sol del 25 de noviembre, zarpan de Copiapó, y navegan *"...al largo de la costa con suave brisa del Sur"*⁴⁴⁵, llegan al Callao el 9 de diciembre de 1821⁴⁴⁶, luego de 25 días de navegación desde Valparaíso. La imagen que el Capitán Hall se forma del Callao, en esta tercera llegada, es muy diferente a la que advierte en sus anteriores visitas. Dice el Comandante del Conway:

*"La bandera española había sido arriada en el castillo del Callao; el puerto, que habíamos dejado bloqueado por el enemigo, estaba ahora abierto y libre para todo el mundo; y en vez de contener simplemente media docena de barcos de guerra desmantelados y otra media docena de buques mercantes vacíos, estaba atestado de barcos descargando sus ricos cargamentos; y la bahía, hasta una milla del puerto, cubierta con otros a espera de sitio para poner en tierra sus mercaderías. En la orilla todo era bullicio y actividad. La gente no tenía ya tiempo para inquietarse, y lejos de mirarnos con odio y desconfianza, nos saludaba como amigos; y por primera vez, desembarcamos en Callao sin temor de ser insultados"*⁴⁴⁷.

La permanencia en Lima es breve, pues el 17 de diciembre salen del Callao⁴⁴⁸ y llevan a bordo, entre otras cosas, una momia masculina encontrada en una aldea al Norte de Lima y que San Martín envía a Inglaterra⁴⁴⁹. La orden recibida al zarpar de Lima es

"...recorrer la costa sudamericana hasta Panamá; de allí seguir por las costas de México, bañadas por el Pacífico, visitando los distintos puertos del trayecto, y luego regresar al Perú y Chile. Las circunstancias —escribe Hall— me im-

*pidieron completar este plan y me obligaron a doblar el Cabo de Hornos, sin volver a visitar la costa occidental*⁴⁵⁰.

El 20 anclan en Paita⁴⁵¹ *"...uno de los lugares del mundo civilizado más a trasmano y menos frecuentado"*⁴⁵². El mismo 20, *"...así que el viento de tierra empezó a colarse..."* levantan anclas y siguen *"... al largo de la costa"*⁴⁵³. En la tarde del 22 de diciembre encuéntrase

*"...en la entrada de la bahía de Guayaquil, pero, debido al viento escaso y al reflujó, recién a la tarde del día siguiente llegan a la boca del río... [anclan] cerca de un villorrio en la gran isla de Puna, situada frente..."*⁴⁵⁴.

a dicha boca, y a las cuatro de la mañana del día 24, *"...después de pasar la noche entera en... navegación salvaje y solemne, [fondea] entre los barcos frente a la ciudad"*⁴⁵⁵. El viaje del Callao a Guayaquil dura 7 días.

*

Otro testimonio muy útil de la ruta Valparaíso-Callao, es el dejado por Roberto Proctor en 1823.

Dice el viajero:

*"El día 13 de mayo, con pasaje tomado a bordo del Medway, matrícula de la India, nos hicimos a la vela de Valparaíso para nuestro destino, Lima. Tuvimos viaje agradabilísimo; las comodidades eran excelentes y la ruta quizás más placentera del mundo. El mar abierto de esta costa es verdaderamente pacífico; el viento es generalmente firme y constantemente del Sur, de modo que adelantábamos sin ningún movimiento y a toda vela. Llegamos al Callao en el décimo día, tomándonos la calma dos días a la vista del puerto"*⁴⁵⁶.

La impresión que Proctor tiene del Callao en esta visita es muy diferente a la que se forma Hall en 1821.

Al referirse al camino del Callao a Lima dice que es "notablemente ancho" y *"...frecuentado por arrias de mulas grandes llevando sus cargas para Lima, cuyas torres acabábamos de ver rodeados de verdor, al pie de los Andes gigantesco"*⁴⁵⁷.

Se admira de como

*"...camino de la capital iban mezcladas mercaderías procedentes de todo el mundo; manufacturas británicas, con sus pulidos embalajes, marcas y números; barricas de harina norteamericana, dos por mula; botijas de aguardiente de Pisco, con capacidad de diez y ocho galones, hechas de fuerte arcilla provistas de una especie de canasta lateral; sedas y algodones de India y China; fardos de tabaco de Guayaquil; y pilones de azúcar de la costa del norte del Perú, en forma de pequeños timbales"*⁴⁵⁸.

Y concluye con admiración cuando expresa que desde la Portada de Lima, mirando hacia el Callao,

*"...la vista también es muy linda: los árboles se diría llegan hasta la orilla del mar y los barcos en el Pacífico azul, mediante esta perspectiva natural, parecen más cerca de lo que realmente están; más allá, la isla de San Lorenzo cierra la perspectiva"*⁴⁵⁹.

La *Gaceta del Gobierno*, en su edición del sábado 24 de mayo de 1823 menciona la llegada de "...Sir Roberto Pioctor (sic) apoderado de los Prestamistas de Londres"⁴⁶⁰. Agrega el anuncio: "Ya van a acabarse en parte nuestros apuros, ya vamos a dar el último impulso a nuestras expediciones y extirpar para siempre al pertinaz enemigo"⁴⁶¹.

*

En la misma edición se dice que "...se han recibido noticias, que en Chile estaban ya aprestados los transportes, y prontos para la expedición"⁴⁶². Ya anteriormente, el 23 de abril, la *Gaceta* refería que "por el bergantín norte americano Glove procedente de Valparaíso con 14 días de navegación, hemos tenido ayer la noticia de que en aquel puerto se estaba preparando para marchar al Perú una expedición de 3.000 hombres"⁴⁶³. Este anuncio está en relación con el ofrecimiento hecho por el Ministro de Estado y Relaciones Exteriores de Chile, don Mariano de Egaña, el 8 de marzo de 1823⁴⁶⁴. En aquella oportunidad comunica al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, que en Chile se toman las providencias oportunas a fin de "...poner en el Callao una división respetable de tropas, que por ahora ha acordado no bajen de tres mil hombres"⁴⁶⁵. Noticias sobre esta expedición llegan al Callao el 16 de julio de 1823. Por comunicaciones oficiales se avisa

*"...que la expedición (sic) preparada en aquella República en auxilio del Perú, se había aumentado por un esfuerzo generoso de su gobierno hasta la fuerza de cuatro mil y quinientos hombres que zarparían muy pronto de Valparayso"*⁴⁶⁶.

El 17 de julio de ese año llega al Callao la corbeta de guerra de Chile, *Independencia*,

*"...confirmando la noticia anterior y con órdenes de comboyar las tropas de aquel estado que se hallaban bajo las órdenes del Señor General Pinto para que se uniesen á las expedicionarias de la misma república..."*⁴⁶⁷.

*

El 29 de octubre de 1823 ancla en Valparaíso el bergantín de guerra *Nancy*, que conduce desde Huanchaco al Coronel don Juan Manuel Iturregui, como enviado de Riva Agüero ante el Gobierno chileno⁴⁶⁸. La presencia de esta nave y del emisario que

conduce, provoca la protesta de don Juan Salazar, encargado de la Legación Peruana en Valparaíso⁴⁶⁹.

El 18 de julio de 1826 sale del Callao para Valparaíso la goleta inglesa *Alejandro Adam*, capitaneada por don Alejandro Peter⁴⁷⁰; el 20 hacen lo propio, pero con destino a Huacho y Valparaíso, el bergantín chileno *Infatigable*, su Capitán don Antonio Costa⁴⁷¹, y con destino a Valparaíso la corbeta de S. M. B. *Eclair*⁴⁷²; y el 24 lo hace para Huanchaco y Valparaíso la fragata nacional *Ceres*, al mando del Capitán don Pedro Artiaga⁴⁷³.

El bergantín de S. M. Cristianísima *Lecigne* ancla en el Callao procedente de Valparaíso el 21 de julio de 1826, con once días de navegación. Viene destinado a relevar a la corbeta de guerra *Diligente*⁴⁷⁴ que debe partir para Europa⁴⁷⁵.

*

Desde Valparaíso y Arica llega al Callao el 19 de agosto de 1826, el bergantín inglés *Bahia Packet*, con su Capitán don Juan Mitchell y conduce efectos de Europa⁴⁷⁶. Cuatro días después parte del Callao para Valparaíso con escala en Huanchaco el bergantín inglés *Nimrod* al mando de don Jorge Moore⁴⁷⁷. El 25 arriba desde Valparaíso al Callao la goleta de guerra anglo-americana *Dolphin*⁴⁷⁸, y el 28 el bergantín colombiano *Flor del Mar*, cargado con fierro y efectos de Chile y capitaneado por don Francisco Rodríguez⁴⁷⁹. El mismo día, pero de Valparaíso con escala en Coquimbo, llega al Callao el bergantín colombiano *Zodiaco*, que viene en lastre y a cargo de su Capitán don Juan Aulay⁴⁸⁰; y sale del Callao para Valparaíso la goleta inglesa *Bretaña*, su Capitán don Roberto Heath⁴⁸¹.

El 7 de setiembre de 1826 ancla en el Callao procedente de Valparaíso, la fragata de transporte inglesa *Surri*, cuyo Capitán es don Roberto Powers. Su carga consiste en víveres para la escuadra de su nación⁴⁸². En esta fecha parte igualmente, del Callao para Coquimbo y Valparaíso, el bergantín goleta colombiano *Pacífico*, su Capitán don Eduardo Scott⁴⁸³. Un día después llega al primer puerto peruano la goleta chilena *Terrible*, que al mando de su Capitán don Manuel Flores viene de Valparaíso e Iquique con frutos de Chile⁴⁸⁴. El 10 arriba al Callao el bergantín inglés *Margarita* que viene de Valparaíso a órdenes de su Capitán don Guillermo Johnson, y cargado de frutos de Chile y efectos de Europa⁴⁸⁵, y el 13, con igual ruta, llega la fragata anglo-americana *Covington*, Capitán don Juan Holbrook; su carga, productos norteamericanos⁴⁸⁶. Dos días más tarde, desde el mismo puerto de procedencia, pero con escala en Arica, entra en el Callao el bergantín inglés *Oscar*, que trae efectos europeos y viene al mando del Capitán don Juan Ware⁴⁸⁷.

La fragata inglesa *Egham* leva anclas del Callao con destino a Valparaíso, y al mando de su Capitán don José A. Turner, el

18 de setiembre de 1826⁴⁸⁸; y el 21 completa viaje en sentido contrario el bergantín colombiano *Dragón*, que cargado de harinas, tabaco y sedería, entra en el Callao capitaneado por don Ricardo Wrovn (sic)⁴⁸⁹. El 28 parte para Valparaíso la fragata de guerra de S. M. B. *Blanche*⁴⁹⁰.

El 2 de octubre de 1826 entra en el Callao desde Valparaíso la fragata anglo-americana *Nalchez*, que tiene por Capitán a don Gamaliel Hart. Su carga consiste en efectos de Europa y productos de Chile⁴⁹¹. En esta fecha, también, sale del Callao para Valparaíso la fragata angloamericana *Herald*, al mando de don Samuel Pearson⁴⁹². Al día siguiente hace su entrada en el Callao desde Valparaíso, el bergantín inglés *Mackarell*, su Capitán Tomás White. Su carga, efectos de Europa y frutos de Chile⁴⁹³. Igualmente en este día, procedente de Valparaíso y con escala en Arica, arriba al Callao el bergantín goleta angloamericano *Lancaster*, su Capitán don Juan Fenings⁴⁹⁴.

El 4 de octubre de 1826 inicia un nuevo viaje desde el Callao con rumbo a Valparaíso, la goleta chilena *Terrible*, siempre al mando de su Capitán don Manuel Flores⁴⁹⁵. El 5, y con igual ruta sale el bergantín centroamericano *Nicaragua*, cuyo Capitán es don José María Pimentel⁴⁹⁶. El 8 llega al Callao desde Valparaíso, Coquimbo, Arica y Quilca, el bergantín angloamericano *Colón*, a cargo de su Capitán don Eduardo Ford⁴⁹⁷. Un día después y desde Valparaíso con escala solamente en Arica, arriban al Callao la fragata francesa *Luisa* que cargada con efectos de Francia, llega al mando de su Capitán don Arnaud Desconves⁴⁹⁸, y el bergantín de guerra del mismo país, llamado *Lancero*⁴⁹⁹.

Otros datos pueden ilustrar esta ruta, mas con lo dicho creemos haber cubierto el sentido demostrativo que nos propusimos, el mismo que seguiremos para la navegación entre Talcahuano y Callao, y los demás puntos.

CONCEPCION

La fragata mercante la *Mexicana* sale del Callao rumbo a España el 3 de julio de 1790. Sin embargo, a una altura de 50 grados y 17 minutos sufre grave avería que le obliga a hacer 24 pulgadas de agua en cada hora. Ante esta circunstancia debe dirigirse a la bahía de Concepción⁵⁰⁰, a donde arriba el 1º de setiembre del mismo año, con el fin de reparar sus averías y continuar su proyectado viaje⁵⁰¹. Esta noticia debe provocar intranquilidad y preocupación entre quienes tienen intereses a bordo de la fragata, por lo que con fecha 22 de octubre el Real Tribunal del Consulado pone en conocimiento del Comercio, que

*"...se han mandado citar á todos los Interesados en el Registro de Plata y frutos que se embarcaron en la Fragata nombrada la Mexicana para los Reynos de España, á fin de que concurran por sí ó sus Apoderados el dia Martes 26. del corriente [Octubre] á las once de la mañana á tratar de un asunto de la mayor importancia y del comun interes del Comercio: lo que se hace notorio por medio de este Cartel, para que ningun interesado alegue ignorancia y concurran todos sin escusa alguna"*⁵⁰².

Parece que esta reunión o no se realiza o es insuficiente para tomar acuerdos, pues con fecha 3 de noviembre de 1790, Joseph Cárdenas, a nombre del Tribunal del Consulado, da

*"...noticia al Público, y á todos los interesados, en la carga de Plata, y frutos del Navio nombrado la Mexicana, como por oficio remitido del Excelentísimo Señor Virrey, á los Señores de este Tribunal del Consulado, hoy dia de la fecha se manda citar [sic] á los referidos interesados, en la carga del expresado Navio, para... [el] Sabado [6] á las once del dia en este Tribunal"*⁵⁰³.

La *Mexicana* logra reparar sus averías y hacerse a la mar hacia su destino en la Península, pero *"...el 9 de Abril bolvió (sic) á arribar al Puerto de Tarcaguano (sic)... desde los 42 grados, 28 min. de latitud..."*⁵⁰⁴. La noticia llega a Lima a fines de mayo de 1791, y la comunica el Gobierno al Real Tribunal del Consulado, el que a su vez la pone en conocimiento de los interesados en el Registro de dicha fragata, a fin de que *"...se trate el modo, y medios que deban emplearse, para dár curso á su Carga..."*⁵⁰⁵. El Tribunal ordena

*"...que su Portero, y Alguacil, citen a todos los interesados en el Registro de dicha Fragata, para [quel] el dia Lunes 6... [de junio] á las 9 del dia concurran á la Casa de su Administracion, y que por ser muchos, para que llegue á noticia de todos, se fixen Carteles en los lugares acostumbrados"*⁵⁰⁶.

*

El paquebot *La Perlita*, cuyo Maestre es don Joseph Erausquin, hace en sesenta días el viaje en redondo, Callao-Concepción-Callao⁵⁰⁷. Por su parte, el navío *Nuestra Señora del Carmen*, anuncia que el 18 de noviembre de 1790 sale, para Concepción, y que quien *"...tubiere carga ocurra a D. Juan Ignacio Blaque, calle de la Merced"*⁵⁰⁸. El navío *Nuestra Señora de las Mercedes*, alias *Las Animas* da a conocer que el 30 de junio de 1791 inicia viaje para Huacho y Concepción⁵⁰⁹, y el navío *Nuestra Señora del Pilar* cuyo Maestre es don Jacinto Agustín Navarro, anuncia al público, a través del *Diarío de Lima*, que tiene *"...permiso de este Superior Gobierno (sic) para poder conducir al Puerto de*

*la Concepción la carga del Pais que el Comercio quiera envarcar (sic)...*⁵¹⁰.

*

Ya en el siglo XIX la fragata *San José el Tránsito* emplea 22 días para unir Concepción con Callao, pues sale del primero el 9 de marzo de 1808, llega al segundo el 30 del mismo mes⁵¹¹.

El 8 de octubre de 1806 parte del Callao "...para Penco el bergantín *Casualidad*, su capitán y maestro D. Manuel de Mata con 337 fard. azucar, 12 canastas de chancacas, 2 cax. con sombreros y otros efectos del país"⁵¹².

El 30 de junio de 1814 arriba al Callao "...la fragata *Dos Hermanas de Concepción*, con 539 botijas de vino, 97 qqs. de quesos, 509 fanegas de trigo, 19 caxones y cuñetes, con 17 arrob. mantequilla"⁵¹³. Desde el mismo lugar llega al Callao el 4 de julio de 1814 la fragata *Miantinomo*,

"...con 1640 faneg. de trigo, 93 qqs. de quesos, 5 barriles de vino, 17 id. con 50½ arrob. mantequilla, 128 zurrone con 521 fanegas de oregano, 536 tablas de lingue y alerce, 60 zurrone con 115 qqs. sebo, 40 quartones de laurel, 8 fanegas, de cevada, 1 qql. de robalo seco, 9 fanegas de harina"⁵¹⁴

Dos días después hace lo mismo el bergantín *Palafox*, conduciendo "...2539 fanegas de trigo, 653 tablas de laurel y quelí"⁵¹⁵.

La fragata *Santo Domingo* llega de Concepción el 12 de julio de 1814, trae al Callao "...2000 fanegas de trigo, 390 tablas de laurel, 46 quartones de id., 550 lenguas, 2 barriles de vino, 1 quintal de flexes"⁵¹⁶.

En setiembre de 1814 llegan al Callao procedentes de Concepción, dos barcos. El 23 entra "...el navio de S. M. el *Asia*... con 2316 fanegas de trigo"⁵¹⁷ y el 30 la fragata *Margarita*, "...con 3021 fanegas de trigo, 433 tablas, tablones y ligasones, 22 fanegas cebada, 22 arrob. oregano, 81 qqs. sebo, 6 arrob. 8 lib. yerba, 7 qqs. quesos, 76 qqs. azufre, 90 cueros, 3 fanegas abellanas"⁵¹⁸.

Desde el Callao sale en lastre para Penco, el 20 de octubre de 1814, el bergantín *Europa*, con su Capitán don José Comapo y su Maestro don Bonifacio Cuervo⁵¹⁹. El 30 del mismo mes ancla en el Callao desde la Concepción el pailebot *Nuestra Señora de la Barca*, "...con 780 fanegas de trigo, 132 zurrone de azufre, y 6 id. yerba del Paraguay"⁵²⁰.

Finalmente, el 3 de noviembre de 1814 sale del Callao para Penco "...la goleta *Sta. Mariana de Jesus*, su cap. y mtre. D. José Cayetano Luna, con 50 sacos de algodón"⁵²¹.

Fragmento del estudio de Baquíjano y Carrillo
sobre el comercio, en el cual aparece una
síntesis del movimiento con diversas regiones
americanas, en el *Mercurio Peruano*, edición
facsimilar, del 27 de marzo de 1791, T. I,
Nº 25, Fol. 232.

TALCAHUANO

El 26 de marzo de 1817 marcha para Talcahuano la fragata *Veloz*, con 32 piezas de artillería, y el bergantín *Pezuela*, con 22, ambos armados por el Tribunal del Consulado, para aumentar las fuerzas marítimas realistas en ese puerto y estrechar el bloqueo de Valparaíso y Coquimbo⁵²².

*"Ambos buques convoyaron las Fragatas "Palafox" y "Margarita" y el Vergantín (sic) "Justiniani", que conducía a su bordo... 124 Oficiales y 621 hombres de tropa... además... pertrechos, armas y municiones... con orden de que este auxilio fuese a Chiloé, de encontrarse perdido Talcahuano"*⁵²³.

Estos auxilios llegan a su destino el 1º de mayo, según informa al Virrey el Gobernador Ordóñez, mediante pliegos que trae al Callao el Teniente de Fragata don José Butrón, quien viene desde Talcahuano a bordo de la fragata *Miantinomo*, que ancla en el puerto limeño el 29 de junio de 1817⁵²⁴. Por estos mismos pliegos se sabe que el bergantín *Justiniani* fondea en la isla de Santa María, a diez leguas de Talcahuano⁵²⁵. La *Miantinomo* sale de Talcahuano el 26 de mayo⁵²⁶ por lo que el viaje hasta el Callao lo hace en 35 días. Esta larga duración se explica porque regresa al puerto de origen⁵²⁷. Igual ocurre con el bergantín *Vigilante*, que parte el mismo 26 de mayo⁵²⁸ y que sólo ingresa al Callao el 19 de julio, luego de hacer escala en Arica⁵²⁹. El viaje dura 55 días. Ambos navíos salen de Talcahuano con la corbeta de guerra *Veloz* y acompañados de la fragata *Candelaria* que ancla en el Callao el 20 de junio de 1817⁵³⁰ esto es, con 26 días de navegación. La *Veloz* se separa de la *Candelaria* en "...los 29 grados, que están entre los puertos de Coquimbo y Guasco..." para "...cruzar por 70 días sobre dichos puertos y el de Valparaíso"⁵³¹.

La *Miantinomo* es una fragata mercante, y en ella vienen "...bajo de partida de registro, por infidentes... D. Alipio Villalobos, [el] Presv.o D. Miguel Ossores, ...D. Juan Ojeda, y vinieron además la señora Intendenta con su familia y porción de paisanos pasajeros y cuatro religiosos de Chillán"⁵³².

En el bergantín *Vigilante*, desde Talcahuano, con pasajeros y desde Arica, con un paisano y dos mujeres⁵³³. Además, un grupo de prisioneros del Alto Perú⁵³⁴.

La *Candelaria*, que hemos dicho llega el 20 de junio de 1817, con

*"...3,000 fanegas de trigo, 7,000 pesos y otros artículos, y por pasajeros (sic), al Provisor Villodras, el Doctor Villagra, ocho frayles y un misionero con su síndico D. Juan Ortiz, 2 capitanes de Talavera Oramas y Arbos, 5 familias y dos hombres bajo partida de registro"*⁵³⁵.

Hasta aquí, los tiempos de navegación son bastante amplios. Así por ejemplo el bergantín *Araucana* emplea treinta y tres días para este viaje, en 1813. Al mando de su Capitán don Francisco Aldecoa, conduce 2,687 fanegas de trigo y tablazones de laurel y lingue en sus bodegas, sale de Talcahuano el 26 de mayo, hace escala en Pisco y ancla en el Callao el 28 del mes siguiente⁵³⁶. Poco a poco estos tiempos se reducen.

El bergantín *Santa Mariana* sólo necesita 19 días para esta ruta; une ambos puertos entre el 7 y 25 de abril de 1817⁵³⁷. Trae "...pliegos del Gobernador de Concepción D. José Ordóñez y del Comandante de la escuadrilla del Rey que estaba en aquel puerto con la Fragata de Guerra "Venganza" y la Corbeta "Sebastiana" y el Bergantín "Potrillo"⁵³⁸. Ordóñez pide auxilios para poder mantenerse firme "...en la parte que pudiese conservar de su provincia..."⁵³⁹, pero ya el Virrey le envía once días antes, como hemos visto, tropas, pertrechos y auxilios. Dice el mismo Pezuela, "Continuando la necesidad de sostener a Talcahuano, para que se estrellasen en aquella hermosa posición (sic) los enemigos dueños de todo el Reyno de Chile menos Talcahuano y la plaza de Valdivia, y de poder desde él mejor que desde otra parte recuperar dicho Reyno ...despaché la Fragata mercante "Montezuma" para que entregase al Intendente Gobernador D. José Ordóñez, que se sostenía en él, los auxilios siguientes:

Cartuchos de fusil	100.000
Lanzas enhastadas	200
Espadas para Caballería	50
Porta-espadas para Id.	50
Sables para infantería	50
Porta-sables para id.	50
Piedras de Chispa para Fusil	10.000
Siete cañones con 14 docenas de limas surtidas y porción de piezas de fusil ...	7
En plata efectiva	12.000 pesos" ⁵⁴⁰ .

El viaje de la *Montezuma* se inicia en el Callao el 2 de mayo de 1817⁵⁴¹.

La fragata *Palafox*, a su regreso al Callao, sale de Talcahuano el 16 de junio de 1817, y llega a su destino el 2 de julio⁵⁴², con 17 días de navegación. En ella vienen el Gobernador de Chiloé, don Ignacio Justiz, y el Oficial de Artillería don Francisco Díaz, que está bajo partida de registro⁵⁴³, entre otros.

Cuatro días después que la *Palafox* arriba al Callao el bergantín *San Miguel*, que trae desde Talcahuano a varias familias y a un fraile misionero⁵⁴⁴.

El 8 de julio del mismo año, es decir, dos días después que el *San Miguel*, ancla en el Callao la fragata *Margarita* que regresa desde Talcahuano con pasajeros y algunos sospechosos⁵⁴⁵.

Como en todos estos buques llegan pedidos de auxilio el Virrey dispone un nuevo envío, el que sale para Talcahuano el 19 de julio de 1817 en la fragata *Candelaria*⁵⁴⁶ que un mes antes llega al Callao desde aquel puerto. En la *Candelaria* viajan diversos oficiales⁵⁴⁷. Además se envía 3 cañones de a 4 de montaña, corrientes; 500 cartuchos de bala rasa para cañón; 300 cartuchos de metralla para cañón; 3,000 estopines; 400 lanzafuegos; 250,000 cartuchos de fusil con bala; 8,000 cartuchos de pistola; 20,000 piedras de chispa para fusil; 4,000 piedras para pistola; 10 quintales de cuerda de mecha; un surtido de hierro, clavazón, herramientas finas, rayos, etc.; 40 juegos de piezas forjadas para llaves de fusil; 126 sillas de montar completas; 24 sillas de montar con guarnición de tronco y cuartas para tiros; 50 quintales de pólvora de fusil⁵⁴⁸. Asimismo van 2 Oficiales del Ministerio Político de Artillería, don Antonio Goncer y don Antonio Molina; y el Maestro Armero don José María Jafar⁵⁴⁹. Aparte de esto la *Candelaria* lleva algo de vestuario para 800 plazas que Pezuela manda confeccionar en Lima y destinado a vestir "...el desnudo Batallón de Concepción..."⁵⁵⁰. Van 707 casacas; 599 pantalones; 429 camisas; 422 pares de botines y 210 pares de zapatos. Del mismo modo 7 cajones de medicinas de todas clases⁵⁵¹. También 13 bultos para Chiloé pero que finalmente se quedan en Concepción⁵⁵². Además 21,000 pesos para las tropas de Concepción; 15,000 pesos para los tres buques de guerra *Venganza*, *Sebastiana* y *Potrillo* que están fondeados en Talcahuano; víveres para tres meses para los mismos buques; víveres para tres meses remitidos por el Tribunal del Consulado a la *Venganza* y el *Pezuela*⁵⁵³. Para las tropas de Talcahuano se remiten 233 quintales de arroz; 145 de frijoles; 74 de garbanzos; y 135 de lentejas; 300 arrobas de aguardiente en 50 botijas y 18 arrobas de tocino; 71 quintales de galleta, y 94 quintales de leña⁵⁵⁴. Finalmente diremos que en esta fragata viajan 100 miembros de tropa del Batallón del Número, completamente armados y algunos oficiales⁵⁵⁵.

*

El 22 de octubre de 1817 arriba al Callao la fragata *Montezuma*. Viene en ella el Alférez de Navío don Carlos Postigo, con pliegos para el Virrey, y noticias sobre la defensa de Talcahuano, de donde sale el 9 del mismo mes⁵⁵⁶. Navega en total 14 días, hasta aquí, el tiempo más corto. Trae 17 pasajeros; un carpintero de la fragata *Venganza* y un marinero de la *Veloz*, ambos enfermos⁵⁵⁷. La *Montezuma* informa de la llegada de la fragata *Candelaria* a Talcahuano con los auxilios antes especificados, y

por los oficios se sabe que "...los víveres y plata se habían concluido y —que— la tropa de Caballería estaba desnuda"⁵⁵⁸. Nuevas de Talcahuano llegan al Callao el 29 de diciembre en el bergantín del Rey, *Justiniano*, que se hace a la vela el 14 desde ese puerto. En este viaje de 16 días aparece un parte de Ordóñez sobre el rechazo de un ataque enemigo a esa plaza, el 6 de diciembre⁵⁵⁹. En el bergantín vienen entre otros, don Xaime Quintana (sospechoso); cuatro marineros y un paje del bergantín *Cantón*; el presidiario Bernardo Farfán; y dos negros bozales que son soldados insurgentes apresados en la acción contra Talcahuano y que Ordóñez los envía a su mujer en calidad de esclavos⁵⁶⁰.

Un tiempo menor que el de la *Montezuma* registra el pailebot *Aránzazu* para la misma travesía. Sólo 11 días le permiten para regresar al Callao, a donde ingresa el 12 de enero de 1818. Parte de Talcahuano el día 2, para retornar de un viaje que le demanda 19 días en el sentido contrario⁵⁶¹. El *Aránzazu* sale del Callao el 11 de diciembre del año anterior, para anticipar a Ordóñez la llegada de la expedición de Osorio a Chile⁵⁶². De esto resulta, que el pailebot emplea 33 días para el viaje en redondo.

La expedición de Osorio, como se explica en el primer volumen, sale del Callao el 9 de diciembre de 1817⁵⁶³, en diez embarcaciones⁵⁶⁴. El costo de su apresto y habilitación asciende a 1'297,296 pesos⁵⁶⁵. La expedición llega a Talcahuano el 17 de enero de 1818⁵⁶⁶. La noticia del arribo de Osorio a Talcahuano viene a Lima en cartas particulares que trae el 15 de febrero de 1818 la fragata mercante *Candelaria*. Esta fragata ancla en el Callao luego de 15 días de navegación desde Talcahuano, de donde parte el 1º del mismo mes⁵⁶⁷. A esta misma fragata hemos de verla llegar más adelante con las fuerzas que sobreviven a esta expedición.

La corbeta de guerra *Veloz*, al mando de su Comandante el Capitán de Fragata don Simón Londoño, llega al Callao procedente de Talcahuano, el 13 de febrero de 1818, con noticias sobre el bloqueo de Valparaíso⁵⁶⁸.

El 20 de febrero de 1818 anclan en el Callao las fragatas *Vigarrera*, *Castilla* y *San Juan* que llevan a Talcahuano las tropas de Osorio. Vienen apoyadas por la corbeta de guerra *Sebastiana*⁵⁶⁹. Estas cuatro embarcaciones salen de Talcahuano el 1º de febrero de 1818⁵⁷⁰, y se dirigen a Valparaíso para entregar "...a los buques de Guerra que bloquean aquél puerto, víveres para 70 días que les envió Ossorio, a fin de que no desamparasen el bloqueo"⁵⁷¹. El tiempo de navegación, incluida la pequeña escala frente a Valparaíso para cumplir el encargo mencionado, es de 20 días. La *Sebastiana* trae la correspondencia de oficio con los estados de fuerza existentes en aquel puerto⁵⁷². El 4 de

marzo de 1818 sale de Talcahuano la fragata mercante *Victoria*, que con 20 días de navegación entra en el Callao el 23 del mismo mes. Trae correspondencia de Osorio⁵⁷³.

El mismo Osorio envía nueva correspondencia en la fragata *Presidenta*, que parte de ese puerto chileno el 17 de marzo y llega al Callao, con 13 días de viaje, el 29 siguiente, en compañía de la fragata *Begoña*⁵⁷⁴.

La respuesta del Virrey a Osorio la conduce la fragata *Candelaria* que parte para Talcahuano el 10 de abril de 1818⁵⁷⁵.

El bergantín *Cantón* ancla en el Callao el 25 de mayo de 1818, luego de 12 días de navegación desde Talcahuano. En él viene el Capitán graduado de Teniente Coronel don José Valdés, Ayudante de Campo del General Osorio, con la noticia oficial sobre Maipú⁵⁷⁶. También llega en este bergantín "...el Capitán graduado de Teniente Coronel D. Pedro Noriega, que siendo prisionero en la batalla del Maipú, fué elegido por ...San Martín para parlamentario"⁵⁷⁷. Es muy interesante conocer la opinión que suscita en Pezuela la presencia de este parlamentario de San Martín luego del triunfo patriota de Maipú. Dice Pezuela refiriéndose a Noriega, que le trae un oficio de San Martín

"...que era una verdadera intimidación, haciéndome responsable de la sangre que se derramase en lo sucesivo, si yo no obrase con arreglo a la voluntad de los habitantes del Perú, pues que ya no me quedaba otro arvitrio (sic). Este niño con Zapatos nuevos [pues era la única acción que había ganado, pues la de Chacabuco no se puede llamar tall, creyó enseñándomelos con el lenguaje que acostumbra estos hombres, a la menor ventaja había de amilanar a un soldado enbejecido (sic) en ganar acciones sobre ellos; y así será la contestación que recibirá]"⁵⁷⁸.

En el bergantín *Cantón* el General Osorio envía por sobrantes, un cañón de a 4 de batalla, sin cureñas; un cañón de a 4 de montaña, sin cureñas; un cañón de a 2, sin cureñas; y 4 obuses de a 3½ pulgadas, con cureñas; todo para el Parque de Artillería; 35 fardos de balas para la Real Hacienda; y 600 fanegas de trigo; 22 pipas de mercería; 860 barras de fierro; 114 cajones de acero; 29 cajones de "oja" de lata; y 70 cajones de canelón, para que sean vendidos y se le remita el producto, lo que ejecuta la Artillería⁵⁷⁹.

No obstante las expresiones de Pezuela sobre San Martín, el Virrey sabe de la difícil situación de las fuerzas realistas en Chile y en el Virreinato peruano. La noticia del desastre de Maipú le llega antes, el 21 de abril de 1818, en la corbeta de guerra angloamericana *Ontario*⁵⁸⁰, pero trata de desvirtuarla para no crear angustia en la ciudad. El mismo lo dice:

"En tal estado y con presencia de las razones políticas que yo debía observar para tranquilizar los buenos habitantes de esta ciudad, que son su mayor parte, y contener la perniciosa alegría e ideas sucesivas del menor número que es el malo en el cual apenas se cuenta una persona visible, ni aun de mediana estafa, me valí de la inverosimilitud que presentaba para que fuese cierto el desgraciado suceso ...y todos esperaban que no fuese cierto; pero a mí no me quedaba la menor duda de que esagerada (sic) o no, la noticia es cierta y en consecuencia, dispuse al momento prepararme a una defensiva general en todos los puntos de mi mando..."⁵⁸¹.

Una de las medidas adoptadas es el ordenar

"Al Comandante del Apostadero de Marina, que dispusiese el armamento de los tres buques mercantes más grandes y más al propósito de los de este comercio, acordando conmigo —dice Pezuela— ser elegido la "Resolución", capaz de 34 piezas con batería baja, la "Presidenta", con sólo 20 en su batería alta, y la "Cleopatra", con 2 baterías con 34..."⁵⁸².

Agrega el Virrey:

"En la conversación (sic) verval (sic) que tuve con el referido Comandante del Apostadero, le impuse del eminente riesgo que corría el Virreynato del Perú, y en consecuencia toda la América Meridional, si no se ganaban horas en aprestar estas fuerzas marítimas para asegurar el bloqueo de Valparaíso e impedir una expedición (sic) que los enemigos debían disponer ...contra las costas de Arequipa indefensas, así como lo estaba esta capital" ...⁵⁸³.

También es consciente el Virrey de que

"Este solo preparativo, absolutamente necesario, costaba una porción de plata que ni el Erario tiene ni prontos arbitrios de sacarlo, y además acababa de quedar empeñado más y más de lo que estaba, con lo empleado en [la] expedición de Chile... El Consulado sin entradas y con muchos empeños y estos habitantes cansados de contribuciones y demasiado afectos a conservar su plata por el poco crédito de dicho Erario..."⁵⁸⁴.

Pezuela sintetiza el momento que vive:

"...en una palabra, la situación en que me hallo es extraordinariamente apurada, pero siendo para estos casos apurados necesaria la firmeza del que manda si ha de servir bien al Rey y a la Nación, me propuse no dejar arbitrios alguno para sostener al Rey estos dominios y dar confianza a sus muchos buenos habitantes, encargando estrechamente al Comandante de Marina que pusiese por obra la habilitación de los tres buques, llamando a este objeto a los Ministros

de Real Hacienda para que con preferencia atendieran a esta necesidad"⁵⁸⁵.

*

El primero de los buques que queda armado y dispuesto es la fragata *Cleopatra*, que el 22 de mayo de 1818 sale para Talcahuano "...comboyando a la apresada "*Mariana*"⁵⁸⁶, con el objeto ...de reforzar aquélla los buques del bloqueo de Valparaíso y llevar ésta víveres para todos los buques destinados en aquél..."⁵⁸⁷. La *Cleopatra* va armada con 32 cañones de 18 y 12 y al mando de su Comandante don José Villegas⁵⁸⁸. En la *Mariana*, 44,166 raciones de pan y 68,400 "de los demás artículos", destinados a la fragata *Esmeralda* y bergantines *Pezuela* y *Potrillo* que bloquean Valparaíso⁵⁸⁹.

Un mes después, el 23 de junio de 1818,

"...concluida de armar la corbeta "Presidenta", salió al mar con destino a reforzar en el puerto de Talcahuano las fuerzas marítimas y terrestres de aquel punto, llevando a su bordo, con tal objeto, y para Arica y Arequipa y el Ejército del Alto Perú, lo siguiente que debía dejar en sus respectivos puertos".

Para Talcahuano: 1,200 fusiles completos con sus respectivas bayonetas, 68 bayonetas sueltas, 13,400 piedras de chispa para fusil, 100 pares de pistolas, 200 piedras de chispa, 250 sables con vainas de acero y sus respectivos tirantes, 1,251 cartucheras y 1,451 portabayonetas. Para Arica: 200 fusiles y portafusiles, 200 cartucheras, 100 espadas, 10,200 piedras de chispa para fusil, 4,000 estopines de carrizo, 2,200 lanzafuegos y 2 quintales de cuerda mecha. Para Quilca, con destino al Cuerpo de Reserva establecido en Arequipa: 800 fusiles completos de calibre 19, 50,000 cartuchos de fusil de calibre 21, 800 piedras de chispa, 18 quintales de pólvora de fusil, 150 sables con vaina de acero, 6,000 estopines de carrizo, 500 lanzafuegos y 3 quintales de cuerda mecha. Para Arica, con destino al ejército del Alto Perú: 200 llaves sueltas para fusil, 40 quintales de pólvora de fusil, 250 resmas de papel para cartuchos de fusil y 25 cajones, 2 barriles y 3 zurrones de medicinas. "Se embarcaron también varios pertrechos navales para reponer las averías de la fragata de guerra '*Esmeralda*' "⁵⁹⁰. Al mando de la corbeta va el Capitán de Fragata don Joaquín Vocalán⁵⁹¹.

El tercero de los mercantes armados, la fragata *Resolución*, se hace a la vela el 15 de julio del mismo año, en compañía del bergantín *Cantón*, también armado, para acompañar "...los mercantes "*Miantimono*" y "*Mexicana*", y a los bergantines "*Europa*", "*Místico*", "*San Ignacio*", "*Felicidad*" y "*San Felipe*" con dirección de Pisco, excepto la "*Mexicana*" que se dirigió para San Blas"⁵⁹², en viajes que reseñamos más adelante. La *Resolución* cuenta con

una fuerza total de 186 hombres y 36 cañones; y el *Cantón* con 43 hombres y 5 cañones. Ambos buques llevan víveres para cuatro meses⁵⁹³.

*

Para ilustrar mejor, es útil presentar un viaje entre Talcahuano y Callao con escala en Arica y Quilca. En este itinerario la corbeta de guerra *Cleopatra*, el bergantín de guerra *Potrillo*, y los navíos mercantes *Milagro* y *Aguila*, emplean 49 días. Salen de Talcahuano el 3 de agosto de 1818 y arriban al Callao el 20 de setiembre⁵⁹⁴. Su primera escala es Arica, puerto al que llegan el 24 de agosto⁵⁹⁵. Luego pasan a Quilca, en donde se reúnen con la *Venganza* que sale del Callao, el 7 del mismo mes⁵⁹⁶, para traer el Batallón Granaderos de Arequipa y el Escuadrón Cazadores de Tambo. Las cinco naves llegan al Callao en la fecha indicada líneas arriba.

En el *Aguila* se consignan 10,700 fanegas de trigo, 1,500 barras de estaño, 56 sacas de salitre, y 102 bultos de varios efectos; y en el *Milagro*, 10,044 fanegas de trigo, 199 sacas de salitre, 106 sacas de algodón, y 52 bultos de varios efectos⁵⁹⁷ y numerosos pasajeros⁵⁹⁸; tres prisioneros, desde Talcahuano⁵⁹⁹; y dos, desde Arica⁶⁰⁰, embarcados en los navíos mercantes. En los buques de guerra llegan, entre otros, el cura de Cohelemo, don Jacinto González, acusado de "insurgente"; y los "rateros insurgentes" Casimiro Arce, Esteban Zapata, Victorio Molina y Benito Fajardo, hechos prisioneros⁶⁰¹.

Dos días después del arribo de las anteriores, ancla en el Callao la flota que trae desde Talcahuano al General Osorio y sus tropas, con 15 días de travesía. Estos buques son: fragata de guerra *Esmeralda*, corbeta de guerra *Presidenta*, bergantín de guerra *Pezuela*, fragata mercante *Candelaria*, y la fragata *Beaber*, que es presa.

Todos ellos, más la fragata mercante *Tomás*, la goleta mercante *José*, y una lancha cañonera, parten de Talcahuano el 8 de setiembre⁶⁰². La fragata *Tomás* arriba el día 25, es decir, con 20 días de navegación⁶⁰³. De la goleta *José* y de la lancha cañonera, no se tienen referencias posteriores.

COQUIMBO

Coquimbo, es también puerto chileno que mantiene navegación con el Callao y otros puertos de la costa peruana. Veamos algunos viajes.

El sábado 13 de agosto de 1791 se dice que el paquebot *Nuestra Señora del Rosario* sale

"...para Coquimbo y demas Puertos de Intermedios el dia primero del proximo mes de Septiembre: Quien quisiere car-

gar en el, ocurra á su Maestre Don Ignacio Sandil en Casa de Don Juan Miguel de Marticorena..."⁶⁰⁴.

El 20 de agosto de 1814 ancla en el Callao la fragata *Piedad*, que desde Coquimbo trae el cargamento siguiente: 25709 libras de cobre labrado; 4378 quintales y 86 libras de cobre en barras; 58 quintales de sebo; 2451 quintales y 50 libras de polacra (sic); 1044 botijas de vino; 112 arrobas de pasas; 29 quintales, 50 libras de congrio; 38 cueros de vicuña; 350 fanegas de trigo; 300 fanegas de cebada, y 2 esclavos⁶⁰⁵.

La fragata *Dos Amigos* amanece a sotavento del Callao, a tres leguas de distancia, el 9 de febrero de 1816; viene de Coquimbo, Huasco y Copiapó; e inicia su viaje el 20 del mes anterior, al mando de su Capitán Don F. Carbonel⁶⁰⁶, y tiene una duración de veinte días. La *Dos Amigos* trae 3,000 fanegas de trigo, 1,642 barriles y 61 rieles de cobre; y algunos barriles y botellas de vino⁶⁰⁷.

Esta misma fragata en un viaje posterior desde el Callao a Chile, sufre un naufragio, según noticia que se publica el 10 de octubre de ese año⁶⁰⁸. Dice la *Gaceta*:

*"El lunes 8 de julio arribó al puerto de S. Antonio⁶⁰⁹ un bote que conducia al guardian y 7 hombres de la fragata Dos Amigos, procedente del Callao, la que naufragó el 6 del mismo á 60 leguas de la costa. La lancha con 33 hombres mas llegó al de Valparayso al dia siguiente; solo se perdió un hombre que por capricho ó locura andubo omiso en echarse á dichas lanchas. Los recios nortes de estos dias han causado esta sensible desgracia y notable atrazo á nuestro pobre comercio"*⁶¹⁰.

Entre Coquimbo y Callao el tiempo de navegación es de siete días. Este es el lapso que emplea la fragata de guerra anglo-americana *Macedonia*, cuyo Comandante es el Comodoro Downes, y que arriba el 10 de setiembre de 1820⁶¹¹. En esta fragata regresa el Capitán de Ingenieros del bergantín *Guerrero*⁶¹², que Pezuela despacha como espía, el 24 de julio, a fin de averiguar la fuerza de la expedición que prepara San Martín. Es altamente ilustrativo, el convenio según el cual Elliot Lux, que así se llama el capitán del *Warrior*, acepta esta comisión del Virrey. Dice Pezuela en su nota del 24 de julio de 1820:

"Salió del Callao el Berg.n de Comercio Anglo Americano "Warrior", su Capitán Elliot Lux, contratado secreta.te p.a. dirigirse á Balp.o (sic) y volver con anticipación á darme aviso si la esp.on (sic) enemiga q.e se aprontaba en aquel puerto, y de q.e el mismo Capitán dió aviso⁶¹³ realizaba ó no su salida: ofreciéndole q.e si cumplía con los artículos q.e contenía dha. contrata firmada p.r él. y p.r Abadía y Arizmendi, se le permitiría embarcar p.a el Asia 50 mil pesos

y retornar al Callao su balor en géneros de aquel punto, pagando los mismos derechos q.e en otra contrata se estipularon con Arizmendi"⁶¹⁴.

El mismo Pezuela se encarga de explicar la razón de este acuerdo. Dice, "el interés de saver tan importante noticia para mi Gobierno, mas o menos aumento de fuerzas, igualmente q.e su prontitud, es de la mayor importancia al mismo tiempo q.e útil la contrata p.r los dros. que adeudará la expedición en circunstancias de estar paralizado el comercio nacional"⁶¹⁵. Elliot Lux trae razón detallada de las fuerzas, jefes y buques de guerra de la expedición de San Martín⁶¹⁶.

*

Dos meses después de su arribo al Callao, la presencia de la Macedonia ocasiona disturbios populares en el puerto, con relación al apresamiento de la *Esmeralda*⁶¹⁷. Esta exaltación del pueblo, el 6 de noviembre, dirigida contra la Macedonia, la fragata inglesa *Hyperion*⁶¹⁸, y todos los demás buques extranjeros surtos en el Callao, por sospechar que

*"...habían auxiliado la sorpresa y abordage de la Fragata de Guerra "Esmeralda", por lo que el pueblo con arm.s, piedras y del modo que pudo, se hechó sobre quanto Extranjero halló para asesinarlo, como lo hubiera logrado si la Tropa destinada á apaciguar el motin no hubiera acudido tan pronto: sin embargo, mataron algunos cuyo número no se pudo averiguar: pero según informes ascenderian á 14 ó 16 y diez heridos, entre ellos un Guardia Marina y cinco marineros de la "Macedonia", y 27 aprehendidos dentro del pueblo por las patrullas q.e los livertaron (sic) y á quienes hallaron con armas muchos de ellos y aun tirando pistoletazos"*⁶¹⁹.

El asunto también repercute en Lima, donde el pueblo comienza a exaltarse contra los extranjeros⁶²⁰. Para evitar mayores desgracias en Lima, el Virrey avisa a los 91 extranjeros que en ella residen "incluso el Comandante de la "Macedonia"... q.e no saliesen a la calle y se fuesen á bordo por el Puerto de los Chorrillos, como se verificó por el expresado Comandante Downes, sin embargo de q.e la mayor parte de ellos eran hombres de Comercio cuyos Buques se hallaban fuera"⁶²¹.

El Virrey Pezuela aprovecha estas circunstancias para reiterar su opinión sobre los extranjeros. Dice:

"No se ha equivocado el Pueblo en el concepto de que los extranjeros son nuestros enemigos, son repetidos los exemplares de la mala fe de semejantes hombres y aun prescindiendo de la parte que hubiesen tenido en la sorpresa de la "Esmeralda" ellos nos han echo (sic) y hacen todo el daño posible, y solo la necesaria política de un Go-

bernador y las paliativas órdenes superiores han podido (en obediencia de éstas) obligarme á manifestarles una consideración q.e firmem.te creo no merecen porque no conocen la buena correspondencia ni otro principio que el de su interés''⁶²².

*

Por otro lado conviene señalar que, aunque por razones diferentes, las medidas contra los buques extranjeros son mucho más antiguas que el gobierno de Pezuela. Así, por bando de 29 de julio de 1796, y con el "*...fin de evitar el avituallamiento del enemigo,...* [se] prohibió todo trato o comercio con los barcos extranjeros, so pena de la vida y amenazando a los contraventores, con ahorcarles en la misma playa en que fuesen aprehendidos sin más trámite. Sin embargo, los enemigos conseguían aprovisionarse en las presas que hacían y a este fin se habían apostado entre Paita y la punta de Santa Elena''⁶²³. Ya en la época de Pezuela, meses antes de los incidentes comentados, la Junta envía un oficio al Virrey, el 10 de abril de 1820, en el que expresa que según su parecer "*...deberá ordenarse por V. E. á todos los Jefes políticos de la costa del Norte y del Sur que no permitan en manera alguna la entrada de buques neutrales en los puertos ó caletas de su comprensión, y que para cualquiera avería ó necesidad que tengan que remediar se vengán al puerto del Callao, en donde debe fijar toda su atención esta nueva autoridad''⁶²⁴. El mismo Pezuela, el 20 de mayo de 1820, da orden "*...al Capitán del puerto para que todo buque extranjero fondease en distancia, y sin comunicación, permitiendo bajar á tierra solamente á presentárseme al Capitán escoltado vía recta de dos soldados, y que no le dejasen hablar con nadie''⁶²⁵.**

Más adelante, cuando tratamos de la navegación entre puertos peruanos, hemos de encontrar nuevas opiniones y medidas, sobre este aspecto que tanto preocupa a los virreyes, hasta el punto de hacer recorrer minuciosamente la costa para descubrir posibles "establecimientos" extranjeros. Lo dice el Virrey Gil en su Memoria:

"Destiné sobre todo al piloto de la Real armada D. José de Moraleda, perito en su facultad y de útil honrosa aplicación, para que anualmente y quando lo permitan aquellos climas, reconozca aquel sinnúmero de caletas y esteros de la costa que corre ácia (sic) el estrecho de Magallanes, por lo mismo que lo remoto de aquellas islas que siguen ácia (sic) el Polo, pudieran haver facilitado anteriormente algun oculto establecimiento á naciones extranjeras; y hallándose en esta comision desde el año de 1792...''⁶²⁶.

*

Para el 10 de noviembre de 1822 anuncia viaje desde el Callao para Coquimbo con escala en Huacho, la fragata chilena *Resolución*; invita a que "...quien tuviere carga ocurra á don Ramon de Errasuris, calle de San José, casa de doña Rosa Cortes"⁶²⁷.

Similar anuncio hace el 18 de noviembre de 1822⁶²⁸ el consignatario de la goleta inglesa *Enterprise*. Dice el *Diario de Lima* del día 20:

*"La velera Goleta inglesa Entreprisise saldrá en ocho días para Coquimbo y con escala en las costas ocupadas por las armas de la Patria: tiene lugar para 30 toneladas; los que gusten ocuparla veanse con su consignatario don José Riglos calle de la Trinidad casa de la Condesa de san Antonio. Lima noviembre 18 de 1822"*⁶²⁹.

Finalmente, el 2 de octubre de 1826, la fragata angloamericana *Corinthian* parte del Callao para Coquimbo, en lastre y capitaneada por don Ricardo Dennet⁶³⁰.

MAULE

Desde Maule, provincia y corregimiento del Reino de Chile llega al Callao el 22 de agosto de 1826 la goleta chilena *Victoria*, que al mando de su Capitán don Juan Masan viene cargada de frutos de Chile⁶³¹.

COBIJA

En la *Minerva Peruana* se publica la noticia que el 24 de febrero de 1809 es apresada en las aguas de Cobija, la fragata inglesa contrabandista nombrada la *Neptuno*, por la fragata corsaria española *Nuestra Señora de Aranzasu*, alias la *Cantabria*, al mando de su Capitán D. Juan Bautista Menchaca⁶³². El cargamento que se incauta a la fragata es el siguiente:

" 194 1/2. onzas de oro en pasta y sellado.
 120.949. pesos en plata sellada.
 2.184. marcos 7 onzas piña y chafalonia.
 179. quintales 29 libras de cobre en rieles.
 5.534. libras lana de vicuña.
 40. pellejos de huanaco.
 15,000. pieles de chinchilla.
 6. piezas terciopelos de algodón manchados, con 158 yardas.
 6. id. royales averiados.
 6. id. bayetillas delgadas de 1 y tercia vara de ancho con 356 yardas.

- 70. pares zapatos de badana pintados para señoras.
- 1. pieza de casimir grana con 28 yardas.
- 14. id. gazas corrientes de a 10 yardas.
- 24. docenas pañuelos labrados de clarin manchados.
- 32. sombreros de pelo finos.
- 21. dichos corrientes.
- 34. dichos ordinarios.
- 21. quintasoles de seda para señoras.
- 6. docenas pañuelos de varias clases averiados.
- 1. id. medias de algodón ordinarias.
- 44. varas sarasa inglesa.
- 75. chaquetas de bayeton.
- 13. levitones de id.
- 110. pantalones de id.
- 66. calzones de bayetilla.
- 11. chalecos de bayeton.
- 87. camisetas de punto de aguja.
- 81. camisas de listadillo.
- 99. chaquetas de brin.
- 21. pantalones id.
- 24. camisas de bayeta colorada.
- 8. pares medias de lana ordinarias.
- 28. gorros de lana.
- 23. pares de guantes.

Ropas para
marineros.

MERCERIA

- 24. cristales de 1 tercia en quadro.
- 9. gruesos vidrios de reloj.
- 47 1/2 docenas navajas ordinarias regular tamaño.
- 7. id. peines de marfil.
- 18. latigos para caballo.
- 59. martillos.
- 91. limas surtidas.
- 7. sartenes de fierro.
- 11. cucharas de id.
- 9. tenazas de id.
- 86. gubias y barrenas de todos tamaños.
- 4. garlopas.
- 11. formones.
- 16. llaves de barril.
- 22. instrumentos para tonelero.
- 20. chapas de metal.
- 7. tiradores id.
- 3. vicheros.
- 3. bozales.
- 6. Compaces de tornero.
- 4. paquetes de anzuelos surtidos.

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS II

2. *candeleros de metal.*
2. *molinillos de pimienta.*
25. *hachas de calafate.*
20. *estuches de cuchillo y tenedor.*
12. *docenas cuchillos de cocina.*
254. *quintales 67 libras fierro bergajon, platina, y cabililla por tercias partes.*
1. *caxa de fierro colado con sus resortes para guardar plata ú oro.*
13. *arrobas 22 libras tabaco de Virginia.*
- 4 1/2 *arrobas de xabon*⁶³³.

El puerto de Cobija adquiere importancia en la época de Bolívar, quien desde Chuquisaca y por considerar que esas provincias bolivianas no tienen un puerto habilitado y puesto que en el partido de Atacama se encuentra el denominado Cobija, el cual proporciona muchas ventajas, decreta que desde el 1º de enero de 1826 queda habilitado como puerto mayor de esas provincias, el de Cobija, con el nombre de puerto de la Mar⁶³⁴.

NOTAS AL CAPITULO

1. DIARIO DE LIMA, del 6 de octubre de 1790.
2. *Ibidem*, del 7 de octubre de 1790.
3. *Ibidem*, del 15 de octubre de 1790.
4. *Loc. cit.*
5. *Loc. cit.*
6. *Ibidem*, del 27 de octubre de 1790.
7. *Loc. cit.*
8. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I., p. 317.
9. PEZUELA, Joaquín de la... *Memorias*.— pp. 415, 416.
10. *Ibidem*, p. 416.
11. *Ibidem*, p. 415.
12. *Ibidem*, p. 410 y siguientes.
13. *Ibidem*, p. 416.
14. GACETA DEL GOBIERNO, del 26 de junio de 1819, N° 47; y *Gaceta Extraordinaria del Gobierno de Lima*, del 22 de junio de 1819, N° 46.
15. Según Alcedo, Salinas "es una Bahía en la Costa de la Provincia y Corregimiento de Chancay en el Perú, enfrente de los farallones de Guaura" ALCEDO, Antonio de... *Diccionario Geográfico-Histórico de América*.— T. IV, p. 471.
16. GACETA EXTRAORDINARIA DEL GOBIERNO DE LIMA, del 22 de junio de 1819, N° 46; y *Gaceta del Gobierno*, del 26 de junio de 1819, N° 47. En el Diario de Pezuela encontramos registrado este viaje, pero los datos cronológicos son ligeramente distintos a los que ofrece la *Gaceta*. Dice el Virrey en su nota del 19 de junio de 1819: "Por el bergantín "Guadalupe", que salió de Valdivia el 24 de Mayo, recibí correspondencia del Comandante General Sánchez, del Gobernador de dicha Plaza y de el de las Islas de Chiloe..." PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 477. Si los datos que brinda el Virrey son los exactos, el viaje tiene una duración de veintiséis días. Cabe también la posibilidad de que la correspondencia que trae el *Guadalupe*, fuese entregada en alguno de los puntos que menciona la *Gaceta* y desde allí pasa a Lima por tierra, adelantándose el mensajero expreso al bergantín.
17. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 477.
18. *Ibidem*, p. 478.
19. *Loc. cit.*
20. *Ibidem*, p. 384.
21. *Ibidem*, p. 401.
22. D A S.M. . . . T. VII, p. 110. Suplemento al Diario que remite Joaquín de Echeverría al General don José de San Martín.
23. *Loc. cit.*
24. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 401.
25. *Loc. cit.*
26. *Ibidem*, p. 402.
27. *Ibidem*, p. 385.
28. *Loc. cit.*
29. *Ibidem*, p. 414.
30. *Ibidem*, p. 410 y siguientes.
31. *Ibidem*, pp. 414-415.
32. *Ibidem*, p. 415.
33. *Loc. cit.*
34. *Loc. cit.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

35. *Ibidem*, p. 428.
36. *Loc. cit.*
37. *Ibidem*, p. 483.
38. *Loc. cit.*
39. *Ibidem*, p. 484.
40. *Loc. cit.*
41. *Ibidem*, p. 425.
42. *Loc. cit.*
43. *Loc. cit.*
44. *Ibidem*, pp. 425-426.
45. *Ibidem*, p. 432.
46. *Loc. cit.*
47. *Loc. cit.*
48. *Ibidem*, pp. 415-417.
49. *Ibidem*, p. 432.
50. *Loc. cit.*
51. *Ibidem*, p. 438.
52. Son la goleta *Alcance* y el bergantín *Gacelle*.
53. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 438.
54. *Ibidem*, p. 439.
55. *Loc. cit.*
56. *Ibidem*, p. 511.
57. *Loc. cit.*
58. *Loc. cit.*
59. *Loc. cit.*
60. *Ibidem*, p. 512.
61. *Ibidem*, p. 445.
62. *Loc. cit.*
63. *Loc. cit.*
64. Debe ser el *Haute Loire*.
65. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 654.
66. *Loc. cit.*
67. *Loc. cit.*
68. *Loc. cit.*
69. *Ibidem*, p. 655.
70. *Loc. cit.*
71. *Ibidem*, p. 656.
72. *Loc. cit.*
73. *Loc. cit.*
74. *Loc. cit.*
75. *Ibidem*, p. 360.
76. *Loc. cit.*
77. *Loc. cit.*
78. *Ibidem*, p. 385.
79. *Ibidem*, p. 401.
80. *Ibidem*, p. 516.
81. *Loc. cit.*
82. *Loc. cit.*
83. *Ibidem*, pp. 516-517.
84. *Ibidem*, p. 517.
85. Se refiere una vez más al *San Telmo* y a la *Diana*.
86. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 517.
87. D.A.S.M. ... T. VII, p. 107.
88. PEZUELA, Joaquín de la.. *Op. cit.*, pp. 546-547.
89. *Ibidem*, p. 547.
90. *Loc. cit.*
91. *Loc. cit.*

NOTAS AL CAPITULO

92. Según información de Aristipo Emero a los patriotas de San Martín, el Aránzazu tenía "... un cañón giratorio de á 22 ..." — D.A.S.M. ... T. VII, p. 193.
93. PEZUELA, Joaquin de la... *Op. cit.*, p. 547.
94. *Loc. cit.*
95. *Ibidem*, p. 580.
96. *Ibidem*, pp. 580-581.
97. *Ibidem*, p. 581.
98. *Loc. cit.*
99. *Loc. cit.*
100. *Ibidem*, p. 582.
101. *Loc. cit.*
102. De esta fragata no se tiene noticia como perteneciente al convoy de la *Maria Isabel*; por lo menos, no aparece en la relación que da el mismo Pezuela en la página 373 de su Memoria; salvo que se trate de un alias o un sobrenombre, de alguna de las mencionadas en aquella parte. En cambio, tenemos una información mucho más antigua de una "...Fragata nombrada los Dolores, que se vende a precio, y plazo comodo...", según anuncio publicado por su dueño en el *Diario de Lima*, del 6 de agosto de 1791, y otra, un poco más antigua, del 1º de mayo de ese mismo año, aparecida igualmente en el *Diario*, dando cuenta de la llegada al Callao, el 20 de abril, de la fragata *Dolores*, procedente de Cádiz. Una noticia más reciente de 1813, cuando *El Investigador*, el 9 de julio, anuncia que al día siguiente sale la fragata *Dolores* desde el Callao para Guacho (sic) y Concepción. En su edición del martes 13 de julio, el mismo diario confirma la salida, el día 10, de la "...fragata Dolores, cap. y mre. D. Juan Antonio Mayo, para Guacho, Pacasmayo y Talcahuano, con 200 botij. de miel, 39 fard. de efectos de Europa y del pais".— *El Investigador*, del 9 de julio de 1813, N° IX; del 13 de julio de 1813, N° XIII. Esta fragata es la que sale de Concepción el 17 de octubre de 1814, toca Penco y llega al Callao el 4 de noviembre con "...la confirmacion de la toma de Chile por las tropas del rey...", en *Ibidem*, del 5 de noviembre de 1814, N° 127.
103. PEZUELA, Joaquin de la... *Op. cit.*, p. 585.
104. *Loc. cit.*
105. *Ibidem*, p. 655.
106. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 319.
107. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 87.
108. *Loc. cit.*
109. *Ibidem*, p. 565.
110. *Loc. cit.*
111. *Ibidem*, pp. 565-566.
112. *Ibidem*, p. 565.
113. *Loc. cit.*
114. *Ibidem*, p. 686.
115. *Loc. cit.*
116. *Ibidem*, p. 758.
117. *Ibidem*, p. 629.
118. *Loc. cit.*
119. *Loc. cit.*
120. *Loc. cit.*
121. *Ibidem*, p. 630.
122. *Ibidem*, p. 629.
123. *Loc. cit.*
124. *Ibidem*, p. 630.
125. Aparte de la *Luisa*, se refiere al bergantín *Gacelle* que tuvo acuerdo parecido.
126. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 630-631.
127. *Ibidem*, p. 630.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

128. *Ibidem*, p. 588.
129. *Ibidem*, p. 630.
130. *Loc. cit.*
131. EL INVESTIGADOR, del 1º de julio de 1813, N° 1.
132. *Ibidem*, del 4 de octubre de 1814, N° 95.
133. DIARIO DE LIMA, del 9 de noviembre de 1822.
134. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 118.
135. *Loc. cit.*
136. *Ibidem*, p. 163.
137. *Loc. cit.*
138. *Loc. cit.*
139. *Ibidem*, p. 164.
140. *Loc. cit.*,
141. *Ibidem*, p. 190.
142. *Loc. cit.*
143. *Loc. cit.*
144. *Ibidem*, p. 239.
145. El General Osorio salió del Callao con su expedición, el 9 de diciembre de 1817, y entre las fragatas que condujeron su tropa estaba la *Gobernadora*.— *Ibidem* pp. 191-192.
146. *Ibidem*, p. 239.
147. *Ibidem*, p. 405.
148. *Ibidem*, p. 414.
149. *Loc. cit.*
150. *Loc. cit.*
151. *Ibidem*, p. 631.
152. *Loc. cit.*
153. Según la ya citada información de Aristipo Emero, la *Venganza* tenía "...34 cañones de á 12..."— *D.A.S.M.* ... T. VII, p. 193.
154. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 631.
155. *Ibidem*, p. 696.
156. *Loc. cit.*
157. *Loc. cit.*
158. *Loc. cit.*
159. *Ibidem*, p. 705.
160. *Ibidem*, p. 631.
161. *Ibidem*, p. 705.
162. Cochrane había atacado Chiloé el 17 de febrero de 1820, según noticias que le llegaron al Virrey y que consigna en su Memoria.— *Ibidem*, p. 697 y siguientes.
163. *Ibidem*, pp. 705-706.
164. *Ibidem*, p. 706.
165. *Ibidem*, p. 708.
166. *Loc. cit.*
167. *Loc. cit.*
168. *Ibidem*, pp. 708-709.
169. *Ibidem*, p. 709.
170. *Loc. cit.*
171. *Ibidem*, p. 745.
172. *Loc. cit.*
173. *Loc. cit.*
174. *Ibidem*, pp. 744-745.
175. *Ibidem*, p. 745.
176. *Ibidem*, p. 725.
177. *Ibidem*, p. 726.
178. *Loc. cit.*
179. DIARIO DE LIMA, del 15 de octubre de 1791.
180. *Ibidem*, del 6 de octubre de 1790.
181. *Ibidem*, del 7 de octubre de 1790.

NOTAS AL CAPITULO

182. *Ibidem*, del 4 de marzo de 1791.
183. *Ibidem*, del 13 de marzo de 1791.
184. *Loc. cit.*
185. *Ibidem*, del 11 de junio de 1791.
186. *Ibidem*, del 10 de noviembre de 1790.
187. *Ibidem*, del 11 de noviembre de 1790.
188. *Loc. cit.*
189. *Ibidem*, del 29 de diciembre de 1790.
190. *Ibidem*, del 14 de diciembre de 1790.
191. *Ibidem*, del 19 de enero de 1791.
192. *Ibidem*, del 20 de marzo de 1791.
193. *Ibidem*, del 4 de abril de 1791.
194. *Ibidem*, del 6 de agosto de 1791.
195. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. X, N° 334, fol. 181.
196. *Ibidem*, fol. 182.
197. Ligua es un "...Pueblo de la Provincia y Corregimiento de Quillota en el Reyno de Chile, situado en la Costa en una hermosa llanura fértil y bien cultivada; cria mucho ganado merino, de cuyas lanas, que son muy largas, fabrican excelentes pellones para montar á caballo, que son muy estimados, y hacen un ramo principal de su comercio: tiene también una rica mina de muy buen oro; y produce mucha caña dulce de que hacen miel, y antes fabricaban azúcar". ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.* T. II, p. 575.
198. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. X, N° 334, fol. 182.
199. *Ibidem*, T. X, N° 338, fol. 213
200. *Ibidem*, T. XI, N° 365, fol. 154.
201. *Ibidem*, T. X, N° 338, fol. 213.
202. *Ibidem*, T. XI, N° 365, fol. 154.
203. *Ibidem*, T. X, N° 338, fol. 213.
204. *Ibidem*, T. XI, N° 365, fol. 154.
205. MINERVA PERUANA, del 16 de octubre de 1806, N° 41.
206. *Ibidem*, del 22 de noviembre de 1806, N° 48.
207. *Loc. cit.*
208. *Loc. cit.*
209. *Ibidem*, del 20 de diciembre de 1806, N° 51.
210. *Loc. cit.*
211. *Loc. cit.*
212. *Ibidem*, del 23 de marzo de 1808, N° 16.
213. *Loc. cit.*
214. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 316.
215. URTEAGA, Horacio... *Un inédito valioso*. En la Revista Histórica, T. II, pp. 397-398.
216. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 330 y 319.
217. GACETA DEL GOBIERNO, del 19 de febrero de 1814, N° 15.
218. *Loc. cit.*
219. *Loc. cit.*
220. *Loc. cit.*
221. ABASCAL, José Fernando de... *Memorias*— T. I, p. 404.
222. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, pp. 322 y 312.
223. PROCTOR, Roberto... *Viaje de Valparaiso al Callao y Lima (1823)*, en PUENTE CANDAMO, José A. de la... *La Emancipación en sus textos; El Estado del Perú*, T. I, p. 63.
224. *Loc. cit.*
225. *Loc. cit.*
226. *Ibidem*, pp. 63-64.
227. HALL, Basilio... *El Generat San Martín en el Perú*.— Extractos del Diario escrito en las costas de Chile, Perú y Méjico en los años 1820, 1821 y 1822; cap. I, p. 17.
228. *Loc. cit.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

229. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 91.
230. *Ibidem*, p. 102.
231. *Loc. cit.*
232. *Ibidem*, p. 104.
233. *Ibidem*, p. 96.
234. *Ibidem*, pp. 97-98.
235. Los auxilios enviados consistían en: 185 fusiles; 2 cañones de a cuatro de montaña corrientes, surtidos de todo lo necesario; 4 Oficiales de Artillería; 1 Sargento; 1 Cabo; y 8 Artilleros; y 300 quintales de pólvora. *Ibidem*, p. 98.
236. *Loc. cit.*
237. *Ibidem*, p. 101.
238. *Loc. cit.*
239. *Loc. cit.*
240. *Loc. cit.*
241. *Ibidem*, p. 103.
242. *Ibidem*, p. 126.
243. *Ibidem*, pp. 108 a 121.
244. *Ibidem*, p. 108.
245. *Ibidem*, pp. 108-109.
246. *Ibidem*, pp. 111-112.
247. Aunque Pezuela no lo dice expresamente es de suponerse que la fecha de partida fue el 14 de febrero, es decir, la misma de la corbeta francesa.
248. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 113-114.
249. Antes la señalaba como corbeta.
250. Debe haber error, pues 1817 no fue año bisiesto.
251. No señala tipo, y como nombre da Zumaca (sic), que sabemos es un tipo de embarcación.
252. En ésta vienen el Brigadier Feliú, el Brigadier Maroto, el Coronel Atero, el Secretario y el Asesor del Gobierno de Chile, tropa y paisanos. El Brigadier Maroto y su señora se quedan en Pisco por algunos días.
253. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 114-118.
254. *Ibidem*, p. 179.
255. *Ibidem*, pp. 179-180.
256. *Ibidem*, p. 180.
257. *Ibidem*, p. 267.
258. *Ibidem*, p. 183.
259. *Ibidem*, pp. 183-184.
260. *Ibidem*, pp. 186-187.
261. *Ibidem*, p. 189. El tema de Torres se menciona en el capítulo IX: La Expedición Libertadora. Los informes del Perú y los "agentes".
262. *Ibidem*, p. 191.
263. *Ibidem*, p. 200.
264. *Ibidem*, pp. 200-201.
265. *Ibidem*, p. 200.
266. *Ibidem*, p. 201.
267. OTERO, José Pacifico... *Historia del libertador don José de San Martín*, T. II, cap. IX, p. 239.
268. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 234.
269. *Ibidem*, p. 247.
270. *Loc. cit.*
271. *Ibidem*, pp. 247-248.
272. *Ibidem*, p. 248.
273. *Ibidem*, pp. 249-250.
274. *Ibidem*, p. 250.
275. *Ibidem*, pp. 250-251.
276. *Ibidem*, pp. 255-256. Este tema se considera igualmente en el capítulo IV: Abascal y Pezuela y la defensa de la fidelidad.
277. *Ibidem*, p. 256.

NOTAS AL CAPITULO

278. *Ibidem*, pp. 256-258.
279. *Ibidem*, p. 258.
280. *Ibidem*, pp. 258-259.
281. *Ibidem*, p. 261.
282. *Loc. cit.*
283. *Ibidem*, p. 262.
284. *Loc. cit.*
285. *Ibidem*, p. 268.
286. *Ibidem*, p. 259.
287. *Ibidem*, p. 281.
288. *Ibidem*, pp. 259-260.
289. *Ibidem*, p. 260.
290. *Ibidem*, pp. 281-283.
291. *Ibidem*, p. 285.
292. *Loc. cit.*
293. *Ibidem*, p. 273.
294. *Loc. cit.*
295. *Loc. cit.*
296. *Ibidem*, p. 293.
297. *Ibidem*, p. 304.
298. *Ibidem*, p. 295.
299. *Loc. cit.*
300. *Ibidem*, p. 297.
301. *Ibidem*, p. 344.
302. *Ibidem*, p. 354.
303. *Ibidem*, p. 392.
304. *Loc. cit.*
305. *Ibidem*, p. 362.
306. *Ibidem*, pp. 362-364.
307. *Ibidem*, p. 380.
308. *Ibidem*, p. 285.
309. *Ibidem*, p. 380.
310. *Ibidem*, p. 406.
311. *Ibidem*, p. 384.
312. *Ibidem*, p. 383.
313. *Ibidem*, p. 386.
314. *Loc. cit.*
315. *Loc. cit.*
316. *Loc. cit.*
317. *Ibidem*, p. 710.
318. *Ibidem*, p. 399.
319. D.A.S.M. ... T. VII, p. 115.
320. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 488.
321. *Ibidem*, pp. 406-407.
322. *Ibidem*, pp. 458-459.
323. *Ibidem*, p. 486.
324. *Ibidem*, p. 488.
325. *Ibidem*, pp. 486-488.
326. *Ibidem*, p. 525.
327. *Ibidem*, pp. 525-526.
328. *Ibidem*, p. 542.
329. *Ibidem*, p. 546.
330. Antes lo llaman Lizarazuy — *Ibidem*, p. 552.
331. *Ibidem*, p. 552.
332. *Loc. cit.*
333. *Ibidem*, p. 555.
334. *Loc. cit.*
335. *Ibidem*, p. 562.
336. *Ibidem*, p. 574.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

337. *Ibidem*, p. 576.
338. *Ibidem*, p. 577.
339. En la p. 579, Pezuela habla de 128 fardos de ropa.
340. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 577.
341. *Ibidem*, p. 579.
342. *Loc. cit.*
343. *Loc. cit.*
344. *Ibidem*, p. 633.
345. *Ibidem*, p. 588.
346. *Ibidem*, p. 589.
347. *Ibidem*, pp. 625-626.
348. *Ibidem*, p. 632.
349. *Loc. cit.*
350. *Ibidem*, p. 627.
351. *Ibidem*, pp. 634-635.
352. *Ibidem*, p. 635.
353. *Loc. cit.*
354. *Ibidem*, p. 715.
355. *Ibidem*, p. 634.
356. *Loc. cit.*
357. *Loc. cit.*
358. *Ibidem*, pp. 637-638.
359. *Ibidem*, p. 644.
360. *Loc. cit.*
361. *Ibidem*, p. 645.
362. *Loc. cit.*
363. *Ibidem*, p. 646.
364. *Ibidem*, p. 647.
365. *Loc. cit.*
366. *Ibidem*, p. 626.
367. *Loc. cit.*
368. *Ibidem*, p. 694.
369. *Loc. cit.*
370. *Loc. cit.*
371. *Ibidem*, p. 691.
372. *Loc. cit.*
373. No es ésta la única incongruencia cronológica que encontramos en la Memoria de Pezuela. En las notas que corresponden a los días 18 y 19 de marzo de 1820 también notamos otros casos.— *Ibidem*, pp. 680 a 684.
374. Posiblemente sea don José Noriega, a quien menciona Pezuela en la p. 685, y que trae noticias sobre la expedición al Perú.
375. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 680 y 685-686.
376. *Ibidem*, p. 693.
377. *Loc. cit.*
378. *Ibidem*, p. 695.
379. *Ibidem*, pp. 710-712.
380. *Ibidem*, p. 715.
381. *Loc. cit.*
382. *Ibidem*, p. 761.
383. Otra nave comprometida fue la fragata de guerra anglo-americana *Macedonia*.
384. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 797 y 794-795.
385. *Ibidem*, pp. 494-495.
386. *Ibidem*, p. 495.
387. *Ibidem*, p. 496.
388. *Ibidem*, pp. 496-497.
389. *Ibidem*, p. 497.
390. *Loc. cit.*
391. *Ibidem*, pp. 745-746.

NOTAS AL CAPITULO

392. *Ibidem*, p. 746.
393. *Ibidem*, pp. 746-747.
394. *Ibidem*, pp. 745-746.
395. *Ibidem*, p. 747.
396. *Ibidem*, p. 754.
397. *Loc. cit.*
398. *Ibidem*, p. 749.
399. *Ibidem*, p. 750.
400. *Ibidem*, p. 738.
401. *Loc. cit.*
402. *Ibidem*, p. 729.
403. *Loc. cit.*
404. *Ibidem*, pp. 729-730.
405. GACETA DEL GOBIERNO, del 23 de diciembre de 1816, N° 100.
406. *Loc. cit.*
407. *Ibidem*, del 20 de octubre de 1821, N° 30.
408. YRARRAZAVAL LARRAIN, José Miguel... *San Martín y sus Enigmas*, T. II, cap. XI, p. 312. Tomás Guido es quien ofrece mejor información sobre el viaje de San Martín del Perú.
409. Todos los detalles de este viaje se encuentran en la obra escrita por dicho Capitán bajo el título: *El General San Martín en el Perú*; mencionada anteriormente.
410. HALL, Basilio... *Op. cit.*, p. 15.
411. *Ibidem*, p. 16.
412. *Ibidem*, p. 17.
413. *Ibidem*, p. 36.
414. D.A.S.M. ... T. VIII, p. 23. Carta de Cochrane a San Martín, Callao y abril de 1821.
415. HALL, Basilio... *Op. cit.*, p. 36.
416. *Ibidem*, p. 50.
417. *Ibidem*, p. 51.
418. *Ibidem*, p. 52.
419. *Ibidem*, pp. 53-54.
420. *Ibidem*, p. 61.
421. *Ibidem*, pp. 64-65.
422. *Ibidem*, p. 68.
423. *Ibidem*, p. 70.
424. *Loc. cit.*
425. PROCTOR, Roberto... *Narraciones del viaje por la Cordillera de los Andes*, p. 79.
426. HALL, Basilio... *Op. cit.*, p. 93.
427. *Loc. cit.*
428. *Ibidem*, p. 97.
429. *Loc. cit.*
430. *Ibidem*, p. 99.
431. *Ibidem*, p. 100.
432. *Ibidem*, p. 119.
433. *Loc. cit.*
434. *Ibidem*, p. 124.
435. *Loc. cit.*
436. *Ibidem*, p. 131.
437. *Ibidem*, p. 133.
438. *Ibidem*, p. 138.
439. *Ibidem*, p. 150.
440. *Ibidem*, p. 157.
441. *Loc. cit.*
442. *Ibidem*, p. 161.
443. *Ibidem*, p. 164.
444. *Ibidem*, p. 165.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

445. *Ibidem*, p. 175.
446. *Ibidem*, p. 183.
447. *Loc. cit.*
448. *Loc. cit.*
449. *Ibidem*, pp. 186-187.
450. *Ibidem*, p. 191.
451. *Ibidem*, p. 199.
452. *Ibidem*, p. 200.
453. *Loc. cit.*
454. *Loc. cit.*
455. *Ibidem*, p. 201.
456. PROCTOR, Roberto... *Op. cit.*, p. 79.
457. *Ibidem*, p. 80.
458. *Loc. cit.*
459. *Ibidem*, p. 81.
460. GACETA DEL GOBIERNO, del 24 de mayo de 1823, N° 42.
461. *Loc. cit.*
462. *Loc. cit.*
463. *Ibidem*, del 23 de abril de 1823, N° 33.
464. *Ibidem*, del 29 de marzo de 1823, N° 26.
465. *Loc. cit.*
466. GAZETA (sic) DEL GOBIERNO INDEPENDIENTE, del 19 de julio de 1823, N° 49.
467. *Loc. cit.*
468. Oficio de don Juan Salazar al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile; Valparaíso, 29 de octubre de 1823, en GACETA DEL GOBIERNO, del 23 de noviembre de 1823, N° 32.
469. *Loc. cit.*
470. EL PERUANO, del 29 de julio de 1826, N° 17.
471. *Loc. cit.*
472. *Loc. cit.*
473. *Loc. cit.*
474. *Loc. cit.*
475. *Ibidem*, del 26 de julio de 1826, N° 16.
476. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
477. *Loc. cit.*
478. *Loc. cit.*
479. *Loc. cit.*
480. *Loc. cit.*
481. *Loc. cit.*
482. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
483. *Loc. cit.*
484. *Loc. cit.*
485. *Loc. cit.*
486. *Loc. cit.*
487. *Ibidem*, del 20 de setiembre de 1826, N° 32.
488. *Ibidem*, del 27 de setiembre de 1826, N° 34.
489. *Loc. cit.*
490. *Ibidem*, del 7 de octubre de 1826, N° 37.
491. *Loc. cit.*
492. *Loc. cit.*
493. *Loc. cit.*
494. *Loc. cit.*
495. *Ibidem*, del 11 de octubre de 1826, N° 38.
496. *Loc. cit.*
497. *Loc. cit.*
498. *Loc. cit.*
499. *Loc. cit.*
500. Su puerto principal es Talcahuano.

NOTAS AL CAPITULO

501. DIARIO DE LIMA, del 21 de octubre de 1790.
502. *Ibidem*, del 23 de octubre de 1790.
503. *Ibidem*, del 6 de noviembre de 1790.
504. *Ibidem*, del 5 de junio de 1791.
505. *Loc. cit.*
506. *Loc. cit.*
507. *Ibidem*, del 5 de noviembre de 1790.
508. *Ibidem*, del 14 de noviembre de 1790.
509. *Ibidem*, del 16 de junio de 1791.
510. *Ibidem*, del 6 de setiembre de 1791.
511. MINERVA PERUANA, del 5 de abril de 1808, N° 18.
512. *Ibidem*, del 16 de octubre de 1808, N° 41.
513. EL INVESTIGADOR, del 11 de julio de 1814, N° 11.
514. *Loc. cit.*
515. *Ibidem*, del 13 de julio de 1814, N° 13.
516. *Ibidem*, del 5 de agosto de 1814, N° 36.
517. *Ibidem*, del 4 de octubre de 1814, N° 95.
518. *Loc. cit.*
519. *Ibidem*, del 31 de octubre de 1814, N° 122.
520. *Ibidem*, del 1° de noviembre de 1814, N° 123.
521. *Ibidem*, del 11 de noviembre de 1814, N° 133.
522. PEZUELA, Joaquin de la... *Op. cit.*, p. 126.
523. *Ibidem*, p. 127.
524. *Ibidem*, p. 145.
525. *Loc. cit.*
526. *Ibidem*, p. 138.
527. *Loc. cit.*
528. *Loc. cit.*
529. *Ibidem*, p. 154.
530. *Ibidem*, p. 138.
531. *Loc. cit.*
532. *Ibidem*, p. 147.
533. *Ibidem*, p. 154.
534. *Loc. cit.*
535. *Ibidem*, pp. 138-139.
536. EL INVESTIGADOR, del 1° de julio de 1813, N° 1.
537. PEZUELA, Joaquin de la... *Op. cit.*, p. 130.
538. *Loc. cit.*
539. *Ibidem*, pp. 130-131.
540. *Ibidem*, p. 132.
541. *Loc. cit.*
542. *Ibidem*, p. 148.
543. *Loc. cit.*
544. *Ibidem*, p. 149.
545. *Loc. cit.*
546. *Ibidem*, p. 151.
547. *Loc. cit.*
548. *Ibidem*, pp. 151-152.
549. *Ibidem*, p. 152.
550. *Loc. cit.*
551. *Loc. cit.*
552. *Loc. cit.*
553. *Ibidem*, pp. 152-153.
554. *Ibidem*, p. 153.
555. *Loc. cit.*
556. *Ibidem*, p. 172.
557. *Loc. cit.*
558. *Ibidem*, p. 173.
559. *Ibidem*, pp. 205-206.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

560. *Ibidem*, p. 209.
561. *Ibidem*, p. 212.
562. *Ibidem*, p. 198.
563. *Ibidem*, p. 191.
564. *Ibidem*, p. 192.
565. *Ibidem*, p. 195.
566. *Ibidem*, p. 229.
567. *Loc. cit.*
568. *Ibidem*, pp. 226-229.
569. *Ibidem*, p. 232.
570. *Ibidem*, p. 229.
571. *Ibidem*, p. 232.
572. *Ibidem*, pp. 232-233.
573. *Ibidem*, p. 239.
574. *Ibidem*, p. 243.
575. *Ibidem*, p. 245.
576. *Ibidem*, p. 269.
577. *Ibidem*, pp. 271-272.
578. *Ibidem*, p. 272.
579. *Loc. cit.*
580. *Ibidem*, pp. 247-248.
581. *Ibidem*, pp. 248-249.
582. *Ibidem*, p. 249.
583. *Ibidem*, pp. 249-250.
584. *Ibidem*, p. 250.
585. *Ibidem*, pp. 250-251.
586. La *Mariana* era una fragata inglesa, que, como hemos dicho oportunamente, fue apresada el 24 de octubre de 1817 en la boca de Valparaíso cuando pretende introducir géneros mercantiles. Llega al Callao en calidad de presa el 6 de noviembre del mismo año. *Ibidem*, p. 179.
587. *Ibidem*, p. 268.
588. *Loc. cit.*
589. *Loc. cit.*
590. *Ibidem*, pp. 276-278.
591. *Ibidem*, p. 278.
592. *Ibidem*, p. 291.
593. *Loc. cit.*
594. *Ibidem*, p. 351.
595. *Ibidem*, p. 345.
596. *Ibidem*, p. 305.
597. *Ibidem*, p. 351.
598. *Ibidem*, p. 352.
599. *Loc. cit.*
600. *Ibidem*, p. 351.
601. *Ibidem*, p. 360.
602. *Ibidem*, pp. 354-355.
603. *Ibidem*, p. 360.
604. DIARIO DE LIMA, del 13 de agosto de 1791.
605. EL INVESTIGADOR, del 20 de setiembre de 1814, N° 82.
606. GACETA DEL GOBIERNO, del 10 de febrero de 1816, N° 12.
607. *Loc. cit.*
608. *Ibidem*, del 10 de octubre de 1816, N° 80.
609. Puerto al Sur de Valparaíso.
610. GACETA DEL GOBIERNO, del 10 de octubre de 1816, N° 80.
611. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 755.
612. *Guerrero*, en inglés *Warrior*.
613. Esta noticia la trajo Elliot Lux, el 11 de julio de 1820, cuando arriba al Callao procedente de Río de Janeiro y Valparaíso.
614. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 738.

NOTAS AL CAPITULO

615. *Loc. cit.*
616. *Ibidem*, pp. 756-758.
617. *Ibidem*, p. 797.
618. La fragata *Hyperion*, al mando del Capitán Searly, arriba al Callao desde Valparaíso, el 13 de setiembre de 1820. *Ibidem*, p. 761.
619. *Ibidem*, p. 797.
620. *Loc. cit.*
621. *Loc. cit.*
622. *Ibidem*, p. 798. En el capítulo en el cual se estudia la captura de la *Esmeralda* se considera este conjunto de incidentes.
623. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*, T. V, cap. V, p. 137.
624. TORATA, Conde de... *Documentos*, T. I, p. 118.
625. *Ibidem*, T. II, p. 270.
626. GIL DE TABOADA Y LEMOS, F. Francisco... *Memorias*, Parte IV, cap. III, pp. 317-318.
627. *Diario de Lima*, del 9 de noviembre de 1822.
628. *Ibidem*, del 20 de noviembre de 1822.
629. *Loc. cit.*
630. *El Peruano*, del 7 de octubre de 1826, N° 37.
631. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
Interesa, igualmente, el viaje a Chile que desde Huanchaco, en junio de 1824, realiza la goleta colombiana *Olmedo* conduciendo arroz. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 3 de julio de 1824, N° 28. Meses más tarde, en octubre, la goleta *Serpiente* arriba a Huanchaco procedente de Chile. *Ibidem*, del 16 de octubre de 1824, N° 45.
632. *Minerva Peruana*, del 8 de abril de 1809, N° 24.
633. *Loc. cit.*
634. *Gaceta del Gobierno*, del 5 de abril de 1826, N° 28.

Capítulo XXX

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS III

PANAMA

Veamos ahora la ruta Callao-Panamá, de mucha importancia en el tráfico marítimo de la época que estudiamos.

El paquebot *Nuestra Señora del Carmen* anuncia que el 20 de enero de 1791, inicia viaje a Panamá con escala en Paita¹. Sin embargo, como parece común entonces, el paquebot no sale en la fecha señalada y en el "Diario de Lima" del miércoles 26 de enero se asegura que "...se hará á la vela para Panamá con escala en Payta, el dia 31 del corriente sin falta"².

El "Diario de Lima" al publicar noticias fechadas en Guayaquil el 19 de setiembre de 1790, da cuenta de que:

*"El Barco nombrado "Nuestra Señora de Aranzazu", (alias) el Guarare que llegó á Manta procedente de Panamá, trae la noticia de que el nombrado la "Copacabana" que salió del Puerto de Acapulco, para Payta, y Guayaquil, llegó de arrivada á aquel Puerto, á los quatro meses y medio de Navegación"*³.

En 1805 se tiene noticia del bergantín *Rosita*; utiliza 20 días para unir Panamá y Paita, llegando a este último el 4 de marzo⁴.

"el 30 de junio á las 48 horas de haber dado la vela del puerto de Guanchaco, la polaca Monserrate, su capitán D. José Xibi-Xell, para Panamá, fué apresada por un bergantin ingles que avistaron á las 7 de la mañana, y la obligó á rendirse á las dos de la tarde. Los ingleses tra-

taron á la tripulacion con la mayor vileza, echandola á la costa, quitandola quanto tenia, sin dexarla mas de lo encapillado, y esto despues de desnudarla hasta lo mas vergonzoso, para hacer el mas escrupuloso registro"⁵.

Los tripulantes de la polacra quedan prisioneros en el bergantín inglés, pero aprovechan circunstancias favorables y se apoderan de este barco y llegan al puerto de Manta, en el Partido de Puerto Viejo en la Provincia y Gobierno de Guayaquil, el 7 de setiembre de 1806⁶. La noticia fechada en Manta en el día indicado, dice:

"Acaba de llegar el bergantin ingles, que apresó á la Polacra Monzerrate. Dicha embarcacion se hallaba cerca de los Galapagos con once hombres y su capitan, que hacia tambien funciones de piloto, manteniendo á su bordo 5 marineros y un muchacho españoles. Estos se hallaban con cadenas y esposas; pero proyectaron apoderarse del bergantin: convenidos en el pensamiento falsean las prisiones; manteniendose con disimulo hasta lograr favorable ocasion. Quando la creyeron oportuna, salta uno de ellos, y se apodera de una lanzada de ballena, y pasa de un golpe al capitan ingles, que cae muerto. La tripulación inglesa, se acobarda con este solo hecho; y dueños los españoles del buque, luego que llegaron aquí, resolvieron transferirse á Tumaco y no pasar á Guayaquil. El valor del dinero y ropas, se asegura pasa de sesenta mil pesos en plata, lo que hay á bordo".

Según noticia fechada en Piura el 23 de setiembre del mismo año, el bergantín sigue de Manta a Panamá⁸.

El paquebot *Rosario*, a cargo de su Maestre don Manuel Nevares, ancla en el Callao el 5 de mayo de 1794; luego de recorrer la distancia que separa Panamá de este puerto peruano, con escalas en Guayaquil y Paita. Conduce: tabaco, cacao de Darién, balaustres, suelas. una tinaja de barro, 10 hamacas, etc.⁹.

La misma ruta anterior, vale decir Panamá-Callao, pero con un solo puerto de escala, el de Paita, es cubierta por el paquebot *Centella*, con su Maestre don Ignacio Snachi, ancla en el Callao el 18 de febrero de 1794.

A fines de 1807 llega al Callao procedente de Panamá, la corbeta *Peruano*¹⁰, que luego de una estancia prudencial sale para su puerto de origen el 2 de enero de 1808¹¹.

El 3 de julio de 1808 llega a Paita desde Panamá el falucho *Socorro*. Esta embarcación es apresada el 25 de junio entre la isla de la Plata y la punta de Santa Helena, por una fragata inglesa ballenera armada con cuatro cañones de a 8 y 20 hombres de tripulación. La misma suerte sufre otro falucho¹².

Diecinueve días se demora el pailebot de *Lastra* para traer una carta de Vicente Robles, comerciante vecino de Panamá, para el Contador de la Aduana de Paita; llega el 6 de agosto de 1810¹³.

Desde 1810 hasta 1813 tenemos noticia de continuos viajes de la corbeta *Cástor* entre ambos puertos¹⁴; unas veces, con la finalidad de llevar el situado de Panamá¹⁵ y otras para traer tabaco para consumo del reino¹⁶. En uno de estos viajes lleva arrestado, bajo partida de registro, a don Gaspar Rico, Comisionado de los cinco gremios de Madrid, que acompañado de su esposa, y por la vía de Panamá viaja a Cádiz¹⁷. Más adelante Guillén menciona a la "urca" *Cástor* dirigiéndose a Panamá para traer fuerzas y regresar escoltando cuatro mercantes hasta el Callao¹⁸.

La fragata *Mercedes* cierra sus registros para Panamá el 24 de enero de 1812¹⁹ y el pailebot *Nuestra Señora de las Mercedes* llega de Panamá con escala en Paita, en abril de 1812, con cera y pabilo²⁰.

El 27 de abril de 1813 arriba al Callao la fragata *Margarita*, con su Maestre don Manuel Rivas, procedente de Panamá y Paita²¹.

Desde el Callao, con destino a Paita y Panamá, sale el falucho *San Juan Nepomuceno*, con su Capitán y Maestre don Antonio Dozal, el 10 de julio de 1813²².

El 30 de abril de 1814 llega al Callao la fragata de comercio *Peregrina*, que con su Maestre Miguel Llovera viene desde Panamá con escala en Paita²³. Por su parte, el bergantín *Potrillo* y la corbeta *Sebastiana* salen del Callao para Panamá a comienzos de 1816²⁴.

En marzo de 1816, el pailebot *Sacramento* emplea 9 días para unir Panamá y Paita y conduce cuatro cajones de correspondencia de España²⁵.

El 8 de abril de 1816 parte desde el Callao hacia Paita y Panamá el pailebot correo de S. M. *Abascal*, conduce dos cajones de correspondencia de oficio y dos de particulares²⁶. Luego de cumplir el recorrido de ida, el *Abascal* inicia el retorno al Callao, siempre con escala en Paita. A este puerto de la costa Norte llega a las siete de la noche del 7 de junio del mismo año, conduciendo "...un caxon de correspondencia con otro mas pequeño rotulado este último al excmo. Sr. Virrey, como asimismo otros dos paquetes, todo lo cual y la demas correspondencia que ha conducido el dicho buque..." se despacha por tierra a Lima, vía Piura²⁷.

El 22 de julio de 1816 está en Paita la fragata de comercio *Santa Bárbara*; parte 35 días antes desde Panamá al mando de su Capitán don José Vásquez Lavandera y conduce tropa

enviada por el Rey de España y con destino al Alto Perú, debiendo desembarcar en Arica²⁸.

La fragata mercante *Cazadora* llega a Huacho procedente de Panamá, el 22 de octubre de 1816, luego de una escala en Paita²⁹ donde deja un enfermo y tiene nueve desertores³⁰. En Huacho, donde quedan 20 enfermos³¹, desembarca la Tercera Compañía del 6º Escuadrón de Artillería Ligera, al mando del Capitán graduado de Teniente Coronel don Manuel Bayona³². Esta Compañía sigue viaje por tierra hacia Lima, a donde llega el 27 de octubre³³. Por su parte la *Cazadora* continuó fondeada en Huacho hasta el 30 de octubre en que reanuda viaje hacia el Callao donde ancla el 11 de noviembre³⁴ con trece días de navegación desde el puerto norteño. En el Callao desembarca a las tropas del Infante don Carlos, comandadas por el Primer Ayudante don Felipe Madrid³⁵.

Procedente de Panamá y con destino al Callao, la fragata *Piedad* pasa por Paita el 18 de diciembre de 1816 a donde entra en busca de víveres, conduce tropa de Panamá, libre de epidemia³⁶.

El 19 de diciembre de 1816 entra en el Callao la fragata *Carmen* con 119 días de navegación desde Panamá; hace escala en Paita³⁷. En la *Carmen* vienen más fuerzas del Infante don Carlos y del Escuadrón de la Guardia³⁸.

La fragata *Cazadora*, que según dijimos llega al Callao en noviembre de 1816, inicia su viaje de retorno a Panamá el 10 de marzo de 1817³⁹, lleva como pasajero a don Agustín Pascua que conduce la correspondencia oficial del Virrey para el Ministro de Guerra, con noticias sobre la Batalla de Chacabuco y las disposiciones tomadas para sostener Concepción y Chiloe⁴⁰.

Con treinticuatro días de navegación desde Panamá, incluidos siete de estada en Paita, entra en el Callao, el 15 de abril de 1817, el pailebot *Nuestra Señora de Aránzazu*, que el 12 del mes anterior sale de su puerto de origen⁴¹. El pailebot *Santo Domingo*, que sale de Panamá el 23 de mayo de 1817, llega al Callao el 3 de julio siguiente⁴².

*

El 13 de marzo de 1817 —como se estudia en el capítulo VI de esta obra— el Virrey tiene la satisfacción de recibir un Oficio del Ministro de la Guerra, en el cual le da a conocer “...el envío de dos batallones de Burgos en la fuerza de 1,000 plazas cada uno y dos escuadrones de lanceros en la de 200, la mitad por la vía de Panamá a la orden del Brigadier Canterac, y la otra mitad por el Cabo, a cargo del Coronel de Burgos D. José de Beza; con prevención de que ésta, convoyada por la Fragata de Guerra “Esmeralda”, venía en derecha a Arica, y que para conducir a aquélla desde Panamá

al Callao hiciese salir inmediatamente buques que la trasportasen"⁴³. "Con esta noticia tan agradable en las circunstancias en que me hallaba —dice Pezuela— con la reciente pérdida de Chile,... di orden al Comandante de Marina del Apostadero del Callao para que con toda prontitud se aprestase las Fragatas mercantes que bastasen para traer los mencionados mil hombres desde Panamá"⁴⁴. Con el pailebot correo Abascal que sale para Panamá el 22 de marzo, va "...el aviso al comandante General de aquella plaza de que iban a salir del Callao buques para transportar dichos mil hombres, conduciendo al mismo tiempo el Pailebot algunas armas de que se suponían escasas aquella plaza"⁴⁵.

Los transportes escogidos y mandados habilitar a toda prisa a fin de que condujesen las tropas anunciadas, y "...que por aquella larga, enfermiza y penosa vía venían a reforzar el ejército del Alto Perú..." son las fragatas mercantes *Breña*, *Resolución* y *Preciosa*, que el 17 de abril de 1817 salen para Panamá⁴⁶. Al llegar a su destino, se enteran que el señor Morillo detiene esas tropas para hacer la guerra en Caracas, por lo que "...fué inútil el envío e dichas Fragatas y su inmenso costo de 95 pesos por individuo, y 45 por estadía de cada buque, que permanecieron en aquel puerto una porción de meses, hasta que desengañado aquél Gobernador de la detención de dichas tropas y después de haberse inutilizado los víveres y casi los mismos buques en aquel corrompido puerto que los deteriora mucho, los despidió y fué preciso pagarles más de 120 mil pesos"⁴⁷. Las fragatas llegan a Panamá el 5 de abril, es decir, con 20 días de navegación desde el Callao, según los datos que nos ofrece Pezuela⁴⁸. Posteriormente, el 16 de noviembre de 1817, el Virrey recibe cartas de Panamá en que se le avisa "...que las fragatas "*Resolución*", "*Preciosa*" y "*Breña*", que desde Abril se hallaban en aquel puerto... se vendrían del bacio (sic), porque el Sr. General Morillo..." detiene las tropas que deben traer al Callao⁴⁹. Concluye Pezuela: "Confieso que he tenido con tan inesperada noticia, uno de los más malos ratos de mi vida militar"⁵⁰. Vemos, más adelante, como llegan estas fragatas al Callao.

Con relación a las tropas, el 30 de agosto de ese año sale del Callao "...el Pailebot correo de S. M. "*Sacramento*", con dirección a Panamá y pliegos para el Brigadier Canterac, que había salido de Cádiz con el 2º Batallón de Burgos y uía (sic) de aquél Istmo a esta capital, a fin de que no se dirigiese con ellos al puerto de Arica como se le había prevenido antes, y sí al Callao para aumentar con ellos la expedición que estaba organizando contra Chile a la orden del General Ossorio"⁵¹.

Aún más, como las fragatas mercantes mencionadas, deben tocar en Paita conforme a las órdenes recibidas inicialmente, *"...y estar por consiguiente expuestas a ser presas de los corsarios, dispuse —dice el Virrey— que el Comandante de marina armase y hiciese salir con toda la brevedad posible dos buques mercantes de buenas propiedades, que se dirigiesen a Paita en seguimiento del enemigo, y no hallándole allí tomasen noticia de él y navegasen por el rumbo que debían traer las expresadas tres Fragatas hasta Panamá, si no las hallaban antes, a fin de escoltarlas hasta la altura del Callao para que entrasen en él..."*⁵². Elegidas y armadas las fragatas *Cleopatra* y *Tagle* salen del Callao para Paita y Panamá al mando de los Capitanes de Fragata José Pareja y José Villegas respectivamente, el 30 de setiembre de 1817⁵³. Luego de seis días de navegación llegan a Paita, no encuentran enemigo alguno, se hacen a la vela para Panamá al día siguiente⁵⁴. Cerca de Tumbes, el Comandante de la *Tagle* detiene a la fragata inglesa ballenera *Ydra* que llega el 5 de noviembre al Callao, poniéndoselo en libertad luego de decomisársele *"...unas muy cortas especies que se encontraron"*⁵⁵.

Llegadas las dos fragatas a Panamá se enteran que el Batallón Burgos y Escuadrón de Lanceros destinados al Perú *"...habían sido ocupados y detenidos por el Sr. Morillo para hacer la guerra en Costa Firme"*⁵⁶. El Capitán de Fragata don José Villegas, en nombre de los capitanes de los tres transportes que se encuentran allí para traer dichas tropas, expone al Comandante General de Panamá,

*"...que su larga detención en aquél puerto, desde principios de Abril les había inutilizado todos los viveres y mucha parte de su jarcia y arboladura, padeciendo asimismo sus cascos tanto, que si no se les permitía volver inmediatamente, quedaban inservibles protestando la indemnización de su pérdida y que se avaluasen por peritos para que el Rey se los pagase sin embargo de lo cual...no los dejó salir el Comandante General del Istmo porque el Virrey de Santa Fé le había mandado detenerlos"*⁵⁷.

Sin cumplir con el encargo, la *Tagle* y la *Cleopatra* están de regreso en el Callao el 31 de diciembre de 1817⁵⁸. Parten de Panamá el 4 de noviembre y llegan a Paita el 1º de diciembre⁵⁹; empleando hasta allí 28 días. En Panamá se embarca en la *Tagle* el Brigadier don José Canterac, que viene destinado de Jefe de Estado Mayor del Ejército del Alto Perú⁶⁰. Además de Canterac embárcanse el Teniente Coronel de Burgos don Agustín Otermín, oficiales y tropas⁶¹.

La permanencia en Paita es brevísima, pues el mismo primero salen con destino al Callao⁶² con 194 quintales de ga-

lleta fina, 710 de ordinaria y 188 sacos de menestra⁶³. Tras recorrer la costa sin encontrar enemigo alguno⁶⁴, entran en el Callao en la fecha indicada, con una navegación de 58 días desde Panamá.

La *Tagle* y la *Cleopatra* reciben orden del Virrey "...de no desembarcar nadie y estar prontos para bolber (sic) a salir..."⁶⁵, pero cuando tres días después Pezuela les manda "...que al instante volviesen a salir sobre..." Tumbes para capturar al pirata insurgente corbeta *La Rosa*, alias "*La Chacabuco*" que apresa al bergantín *Volador* y a otro buquecito pequeño, "...sus Comandantes D. José Villegas y D. José Pareja pusieron mil inconvenientes de salud y otros, por lo que viendo —dice el Virrey— lo costosisimas que eran ambas corvetas⁶⁶ y el poco fruto que podía sacar de ellas, las mandé desarmar y entregar a sus dueños"⁶⁷.

Una de las fragatas mercantes de transporte, la *Preciosa*, a cargo de su Maestre don José Joaquín de Balenzategui, fondea en el Callao el 14 de enero de 1818, procedente de Panamá y Paita. La *Preciosa* adquiere una fragata "...sospechosa a 30 leguas del Callao en dos diferentes días y aunque la dió caza, la perdió de vista por su mayor andar"⁶⁸. Otra de las fragatas, la *Resolución*, llega al Callao el 19 de febrero, luego de una escala en Guayaquil⁶⁹. De la última de ellas, la *Breña*, sabemos que a fines de marzo o comienzos de abril está en Paita, de donde reanuda su viaje hacia el Callao en compañía de la fragata *Tagle* y el bergantín *Europa*⁷⁰. La *Tagle* viene de Guayaquil e ingresa al Callao el 12 de abril del mismo año⁷¹.

*

El 14 de abril de 1818 salen la corbeta *Veloz* y el pailebot *Aránzazu* a recorrer toda la costa hasta Panamá, por haberse tenido noticias de que el Istmo estaba "...bloqueado por la corbeta "*Chacabuco*" y un bergantinsito, "*Presa*", y el de Guayaquil hallarse en el mismo estado por una goleta y otro bergantinsito"⁷². Estos dos buques de guerra acompañan a los bergantines *Trinidad*, *Guadalupe*, *Señoreano* y *Lucero*, y a las fragatas *San Antonio*, *Vigarrena*, *Begoña*, y *Peruana*. La finalidad de este viaje es "proporcionar a este comercio su giro" y por ello estos "buques navegaban para los puertos de Guayaquil y Panamá, cargados de mercancías"⁷³. La *Veloz* lleva 27,760 pesos en plata y oro de particulares. Entre los pasajeros que viajan en los buques de guerra están:

"El Mariscal de Campo Don Miguel Tacón, su esposa, 2 hijos y dos criados; el Fiscal Eizaguirre, con un criado; el médico inglés D. Jaime Torne, con su mujer..."⁷⁴.

La corbeta armada *Veloz* es de 32 piezas y el pailebot *Aránzazu* de una⁷⁵. En Punta de Arenas deben quedar los buques destinados a Guayaquil, y unirse allí "...los que estaban prontos en dicho puerto para Panamá..."⁷⁶. Son 76 días desde el Callao⁷⁷. El convoy "...anticipó por el "*Aranzazu*" la correspondencia a Guayaquil"⁷⁸ y reanudado el viaje permite que el Virrey diga en el día 6 de setiembre de su diario de 1818:

"Me avisó el Gobernador de Guayaquil haber arribado el 18 de Agosto último, a punta de Arenas la corbeta "Veloz" y el pailebot "Aránzazu", ambos de guerra escoltando el comboy de regreso de Panamá compuesto de una fragata, una goleta, cinco bergantines y el pailebot correo "Sacramento""⁷⁹.

Es posible que la confusión se deba a imprecisos informes recibidos por Pezuela⁸⁰. Este convoy de nueve naves⁸¹ acompañadas de la *Veloz* y el *Aránzazu* está en Paita, el 11 de setiembre de 1818⁸².

Los buques ingresan a Paita, según la noticia que le llega al Virrey Pezuela y que consigna en sus notas del 26 de setiembre⁸³ "...para remediar las averías que se habían descubierto en las fragatas "*Begoña*" y "*Margarita*"..."⁸⁴. En Paita permanecen hasta el 16 de setiembre en que reanudan el viaje hacia el Callao⁸⁵. De Paita el convoy "...se dirigió con todos los buques al Callao..."⁸⁶. Queda en Paita la *Margarita*, que no puede arreglar sus averías⁸⁷. Todas las demás naves siguen al Callao, y a decir del Comandante Militar de Paita, vienen muy interesados hacia este destino. Pezuela por su parte, considera que este convoy, y el que dispone que salga hacia Pisco el 7 de octubre de 1818⁸⁸, a fin de traer los aguardientes almacenados allí, "...acreditan el auxilio que el Gobierno presta al comercio, que tenía en ellos 22 buques"⁸⁹.

De Paita al Callao emplean 35 días, pues llegan el 20 de octubre de 1818, con 74 días de navegación desde Panamá.

La corbeta *Veloz* trae "a flete 591 tercios de ropa, 189 marquetas de cera y otros efectos que dejaron al Erario 11,973 pesos"⁹⁰. La fragata *Margarita* que queda en Paita, sólo puede salir de ese puerto el 30 de octubre del mismo año de 1818, y llega al Callao el 27 de noviembre, con 29 días de navegación⁹¹.

*

El 31 de agosto de 1818 sale para Panamá la goleta anglo-americana *Gobernador Selvi*⁹² que antes, el 9 de mayo, llega al Callao desde Nueva York⁹³. En ella se embarca el Marqués de Casa Pizarro, que lleva la correspondencia del Virrey para los señores Ministros de la Guerra y Estado y para el Virrey de Santa Fe y General Morillo⁹⁴.

El 10 de diciembre de 1818, "*salió el bergantín anglo-americano, "Macedonia", con destino a Panamá; y en él se embarcó el Brigadier Ossorio...*"⁹⁵, que se dirige a Madrid con pliegos del Virrey. Sin embargo, el bergantín "*...no pudo entrar en Panamá por dos corsarios que allí había y arribó a la playa de la Voca de la Jonda, inmediata al pueblo de las Tablas y a la Villa de los Santos. Avisó al Alcalde D. José Saludo y el de las Tablas D. Juan Mendiburo los recibieron. Dista hasta Panamá seis días de camino*"⁹⁶. El *Macedonia* está de regreso en el Callao el 28 de enero de 1819⁹⁷, con cincuenta días para el viaje en redondo⁹⁸.

Entre Panamá y Paita, la balandra *Trinidad* utiliza 40 días, pues sale del primer puerto el 14 de mayo de 1819 y llega al segundo el 22 de junio, con la noticia de haber atacado "*...el caudillo Mac Gregor... Portobelo el 10 de abril...*"⁹⁹.

El 9 de agosto de 1819 "*salió el bergantín goleta "Macedonia" para Panamá, con registro de plata; su Capitán Esmít*"¹⁰⁰. Este bergantín angloamericano lleva como carga 12,712 pesos en oro y 110,141 en plata, que significan como derechos del Rey 8,237 pesos y del Consulado 3,412¹⁰¹. En una nota de su Diario, Pezuela explica la salida de este bergantín con registro para Panamá; dice:

*"Una parte numerosa de comerciantes se me presentó, pidiendo que el "Macedonia" abriese registro de plata para Panamá, por lo mucho que urgía traer sus efectos allí detenidos y ser un buque neutral de extraordinaria vela; y en consecuencia, y para cobrar los derechos del Rey en circunstancias de ser indispensable apelar a todo recurso por la destrucción del Erario para pagar la tropa, accedí a esta solicitud en consecuencia de lo acordado en Junta General de Tribunales para dar estos permisos"*¹⁰².

El *Macedonia* está de regreso "*...en el puerto de Pucusana, 14 leguas al sur del Callao...*", el 7 de octubre del mismo año¹⁰³, con 60 días para ida y vuelta. Viene cargado de ropas y armas, y según detalle del Comandante General del Istmo D. Alejandro Hore, trae para el Virrey: 350 "turquesas de hierro" para fundir una bala, 60 pistolas del calibre del 16, de fabricación inglesa; 693 pistolas del calibre de a 8, de fabricación inglesa; 944 sables con guarnición de acero, de fabricación inglesa; 600 cordones de ante para sables; 600 cinturones de ante con hebillas de metal y 25 cajones y baúles de embarque¹⁰⁴.

Ante esta noticia, dice Pezuela,

"inmediatamente, di orden para que descargasen dicha goleta que no podía entrar en el Callao por estar bloqueado de la escuadra insurgente. Envié, al mismo tiempo, 20 soldados montados y mulas para conducir las armas,

avisando a los dueños del cargamento que prontamente lo trajesen a esta capital"¹⁰⁵.

A la una de la mañana del día siguiente —sigue Pezuela— *"tube (sic) parte de Pucusana,... de haber huido a los enemigos la lancha de la goleta Macedonia que estaba allí descargando y como una goleta insurgente estaba cruzando a la vista y se había desaparecido del Callao la escuadra, corriendo por ambas razones riesgo la carga y las armas, despaché a toda prisa un escuadrón de Usares para que sostubiese la operación y asegurase el cargamento"*¹⁰⁶.

La lancha, con cinco marineros, quieren pasarse a la escuadra de Cochrane, llega al Callao el 12 de octubre con la corbeta inglesa *Slaney* que viene del puerto de "Lancón"¹⁰⁷.

*

Al mando de su Capitán don Manuel Loro, el 28 de enero de 1820 sale la goleta *Alcance* para Guayaquil y Panamá, *"...con 40 Individuos de Capitán á Page; 21 pasajeros..."*¹⁰⁸. Esta goleta, con el mismo Capitán, pero con 33 individuos de tripulación y varios pasajeros, está de regreso en el Callao el 4 de mayo del mismo año, con 113 tercios de efectos de Panamá, 948 cargas de cacao, 890 suelas, y 2 tercios "Morriones del Rey". Une Panamá y Guayaquil en diez días y Guayaquil con Callao en doce¹⁰⁹; emplea 98 días para el viaje en redondo.

En el pailebot *Mercedes* llega correspondencia de España por la vía de Panamá, el 5 de marzo de 1820, y según su Capitán *"...no ha encontrado Buque Enemigo en la mar"*¹¹⁰. En el mismo Diario de Pezuela se da cuenta de que el 5 de junio de 1820: *"Fondeó en el Callao el Pailebot mercante "Mercedes", procedente de Panamá, de donde salió el 2 de Nov.re anterior: su Capitán y Maestre D. José Sánchez, con seis individuos de Capitán á page"*¹¹¹. Trae *"...200 Fusiles del embio (sic) que de estas armas... había hecho hasta aquel punto el Capitán General de La Habana"*¹¹².

El 28 de marzo de 1820 parte a Panamá una goleta, también llamada *Mercedes*¹¹³, y en ella viaja de pasajero un médico inglés, a quien el Virrey le encarga un Oficio para el Comandante General de Panamá don Alejandro Hore, y bajo su cubierta otro para el Virrey de Santa Fe, en que le avisa que de acuerdo a su pedido de auxilios le envía en esa goleta cien quintales de pólvora y dos cañones de a 4 de montaña con sus atalajes, municiones y juegos de armas¹¹⁴.

Una nueva salida de la goleta *Mercedes* hacia Panamá, ocurre el 4 de agosto del mismo 1820, con la correspondencia de Pezuela para su hermano y para los jefes principales de Panamá, La Habana, México, Santa Fe y Guatemala¹¹⁵.

La fragata de guerra inglesa *Andrómaca* ancla en el Callao procedente de Panamá el 23 de abril de 1820¹¹⁶, y el bergantín inglés *Catalina* sale para ese puerto desde el Callao, el 12 de junio del mismo año, con 50 quintales de pólvora de fusil para el Virrey de Santa Fé¹¹⁷.

Finalmente diremos que a pesar del bloqueo del Callao, el 30 de noviembre de 1820 parte para Panamá el pailebot *Aránzazu*, para avisar al Gobernador y demás jefes el estado del Virreinato invadido por la Escuadra y Ejército de Chile al mando de Cochrane y San Martín, "...asegurando á todos q. aunque la situación del Perú no está exenta de riesgos, se conservan esperanzas de mantenerlo unido á la Monarquía Española"¹¹⁸.

A cargo de su Comandante el Capitán de Corbeta don Juan Elcorrobarrutia llega al Callao el 8 de agosto de 1826 el bergantín de guerra nacional *Congreso*, que viene desde Panamá y Paita¹¹⁹.

SONSONATE, REALEJO Y LEON

Otra ruta muy antigua y sobre todo de gran importancia comercial, es la que une Callao con el Reino de Guatemala. En dichas costas se hallan los puertos de Sonsonate, Realejo y León; los tres de gran belleza natural, de grandes posibilidades económicas, no siempre de fácil navegación, pero con gran volumen de comercio.

Sonsonate es un puerto en la Provincia y Alcaldía Mayor del mismo nombre, en el Reino de Guatemala. Este puerto es llamado Acajutla por los naturales, y

"...no es mas que una ensenada muy grande en que están expuestas las embarcaciones y situadas á distancia..." por lo que *"...es trabajoso el embarco y desembarco de los efectos, que rara vez dexan de padecer alguna averia, y sin embargo no dexan de venir á el de los Reynos de Nueva España, Tierra-Firme y Perú, por la comodidad de estar solo quatro leguas distante de la Villa Capital para internar á la del Reyno y demas Provincias de este"*¹²⁰.

León y Realejo debemos verlos entretrejidos, pues se trata de la capital y su puerto, de la Provincia y Gobierno de Nicaragua en el Reino de Guatemala, en una relación muy similar, aunque no igual, a la de Lima y Callao; o de Santiago y Valparaíso; o de Piura y Paita.

León es la

"...Ciudad Capital de la Provincia y Gobierno de Nicaragua en el Reyno de Guatemala, situada á la orilla de una gran

"Costas desde Payta hasta Guayaquil en el Reyno del Perú, Arregladas á las Observaciones y reconocimientos que se verificaron hasta 1826".
Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXIV.—
Carpeta D.— Nº 3. *"Original firma autógrafa; orografía de normales; números de sonda; calidad del fondo..."*. Del fichero de cartografía del Museo Naval.

EL PROTECTOR DEL PERU.

PARA obviar en lo sucesivo las cuestiones que podrian suscitarse entre los comandantes de los buques de guerra de las naciones neutrales y el gobierno del pais, sobre los derechos que gozan en él los extranjeros residentes, y las obligaciones à que se sujetan durante su permanencia, he resuelto decretar lo siguiente:

Primero. Los extranjeros residentes en el pais tienen los mismos derechos que los ciudadanos de él à la proteccion del gobierno y de las leyes, ante las cuales no hay aceptacion de personas.

Segundo. Los extranjeros quedan recíprocamente obligados y sujetos à las leyes del pais y à las órdenes del gobierno, sin tener derecho à reclamar la intervencion de los comandantes de los buques de guerra ó cónsules de las naciones à que pertenezcan, à no ser en el único caso que por la ley de las naciones pueden hacerlo, cual es el de una abierta infraccion de sus derechos.

Tercero. Los extranjeros residentes en el pais están obligados à tomar las armas para sostener el órden interior, pero no para hacer la guerra à los españoles, mientras conserven el carácter de neutrales.

Cuarto. Los extranjeros están obligados à sufrir las cargas y contribuciones de los demas habitantes del estado en proporcion à sus fortunas, y à los beneficios que reciban del libre ejercicio de su industria.

Publíquese por bando y comuníquese à quienes corresponde. Dado en el Palacio Protectoral de Lima à 17 de octubre de 1821.

San Martin.

Por órden de S. E.

B. Monteagudo.



*Public Record Office, texto fotográfico en el
Archivo Naval del Perú.*

laguna de agua dulce en que se coge abundancia de pescado, y á distancia de 12 leguas de la mar del Sur..."¹²¹.

León fue descubierta por Gil González Dávila en 1522; inicia su población don Francisco Hernández de Córdoba. Desde 1534 es cabeza de Obispado, gracias a Bula dictada por Paulo III¹²². La ciudad, que *"...es pequeña, y hace bastante comercio de los frutos que produce;... está 104 leguas de Guatemala..."*¹²³.

Realejo está situado

*"...en un hermoso llano á la orilla Oriental de un rio de su mismo nombre cerca de su salida al mar del Sur, 30 millas al NO de la Ciudad de Leon que es la Capital á quien sirve de Puerto..."*¹²⁴.

En opinión de Alcedo es un puerto

*"...muy hermoso y capaz por la profundidad que tiene alli el rio, llámase de la Concepcion, y de la Posesion, y es uno de los que en Nueva España dicen de la otra Costa, donde pueden estar 200 embarcaciones..."*¹²⁵.

Realejo es una ciudad pequeña y tiene

*"...un astillero en que se han construido muchas embarcaciones; su principal comercio consiste en pez, brea y cuerdas de que es sumamente abundante..."*¹²⁶.

Para apreciar la importancia de la navegación por esta ruta, conviene conocer en términos de productos, precios y fletes, el comercio que, ya a principios de la época emancipadora, se realiza entre el Virreinato del Perú y Guatemala. En el "Mercurio Peruano" de 27 de marzo de 1791, encontramos el siguiente cuadro demostrativo:

"EXTRACTO DEL MUTUO COMERCIO DEL PAIS DE LAS PROVINCIAS del Virreynato de Lima, que anualmente se hace con los Puertos de la Costa del Mar del Sur del Reyno de Goatemala, con expresion de su valor estimativo, segun las noticias mas exactas que se han podido adquirir y combinar.

Exportaciones de Lima para los Puertos del Realejo, y Sonsonate del Reyno de Goatemala.

30. Pellones Chilenos, su precio en			
Lima	á	18 rs.	6.750.
10. Botijas de Vino de Nasca	á	11 ps.	11.000.
250. Botijas de Aguardiente de Ica	á	13 ps.	3.250.
NOTA. El permiso para el embarque de estos caldos es modernamente concedido.			
10. Gruesas de Cuerdas criollas para guitarra, su estimacion			3.600.
100. Botijas de Aceitunas	á	5 ps.	500.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

<i>Pasas, y Higos que se llevan en Petacas</i>			1.000.
300. <i>Botijuelas de Aceyte de comer con 150. arrobas</i>	á	5 ps.	750.
<i>En vidrios de Ica, Ropa de la tierra, Xerga, Tocuyos, y Semilla de alfalfa, se regula</i>			
			<u>1.500.</u>
			28.350.
<i>Importacion de dichos Puertos del Realejo, y Sonsonate para el Virreynato de Lima.</i>			
600. <i>Zurrones de tinta añil hacen 960 libras</i>	á	9 rs.	108.000.
50. <i>Zurrones de á 8 arrobas Pimienta</i>	á	14 rs.	700.
10. <i>Quintales de Alquitrán</i>	á	5 ps.	5.000.
800. <i>Quintales de Brea</i>	á	6 ps.	4.800.
20. <i>Quintales de palo Brasil</i>	á	10 rs.	2.500.
500. <i>Tablones de Cedro, regulados en 20. varas de diferentes anchos, su precio de 4 ps. tablon, y escogidos á 5 ps. sale á 10 reales vara</i>			2.500.
<i>Petates de paja, Sombreros de idem, Cañafistola, Bálsamo prieto, Zalzafrá, y palo Taray: todo regulado</i>			
			<u>1.000.</u>
			124.500.

DEMOSTRACION

<i>Exportacion</i>	124.500.
<i>Importacion</i>	28.350.
<hr/>	
<i>Ventaja á favor del Reyno de Guatemala</i>	Ps. 96.150.

FLETES DEL PUERTO DEL CALLAO A LOS
de Realejo, y Sonsonate.

Fardo de Pellones á 12 pesos, y á este respecto el de otras especies.
Caxon de Cuerdas de 8 á 9 pesos, y á este respecto el de otras especies.
Vino, Aguardiente, y Aceitunas de 6 á 7 pesos botija.
Petacas de Pasas, ó Higos de 4 á 5 pesos.



“Chart of H.M.S. Conways. Tracks on the South American Station in 1820, 1821 & 1822”, by L.A.B. Becher, and M.r H. Foster R.N. Biblioteca Nacional.

DE DICHS PUERTOS AL DEL CALLAO

Zurrónes de Añil hasta Paita 14 reales arroba bruto, y al Callao á 16 reales.

Zurrón de Pimienta de Chiapa á 10 reales arroba bruto. Alquitran, y Brea, estas especies siempre las han cargado los dueños de los Buques, pero pueden regularse á 3½ pesos pieza, ó capacho.

Brasil tambien es carga privativa á los dueños de Buques, y puede regularse cada quintal de 16 á 18 reales.

*Los Tablones de Cedros y Caobas, nunca han cargado los particulares, y su flete solo lo puede sufrir el dueño del Buque*¹²⁷.

Pero veamos lo que concierne a la navegación por esta ruta, que repetimos es muy interesante.

En el "Diario de Lima" del viernes 5 de noviembre de 1790, se anuncia que el paquebot la *Perlita* —que emplea sesenta días para el viaje en redondo Callao-Concepción-Callao¹²⁸— "*...está aprontandose para hacerse á la vela, el dia doce del que rige para el Puerto de Sonsonate, y Realexo...*"¹²⁹. Ya hemos dicho que es costumbre de la época el anuncio anticipado del apresto de un buque¹³⁰, para que así "*...el que tubiere que embarcar, ocurra á su Maestre* —en este caso— *Don Joseph Erausquin, que vive en Casa de Don Juan Miguel de Mendiburu, calle de la Coca*"¹³¹. Al año siguiente el mismo paquebot la *Perlita* prepara nuevo viaje rumbo a los mencionados puertos. El anuncio que aparece en el "Diario de Lima" indica que sale el 7 de octubre de 1791, y que quien "*...tubiere carga, ocurra á su Maestre D. José Erausquin, en la calle de la Coca*"¹³². Pero, al igual que en otros casos, la *Perlita* posterga su viaje, posiblemente por no haber completado su carga. La nueva fecha que señala para su partida, es el 19 de octubre del mismo 1791¹³³.

El 27 de julio de 1792 arriba al Callao la fragata *Belencito* procedente de los puertos de León de Nicaragua (Realejo), Sonsonate y Paita¹³⁴. En la razón que ofrece la Contaduría de la Real Aduana de Lima, firmada por don Joseph Ignacio de Lequanda aparece como carga traída por la *Belencito*, la siguiente: añil, petates, tablones de cedro, cacao de Socomuzco¹³⁵, botijas de trementina, "palo brasil", castellanas de bálsamo negro, "1. Caxon con 4 1/2 docenas de platos de China", un cajón de mechas, de taburetes y otro con dos atriles de concha de nácar, y un zurrón de yerba del Paraguay¹³⁶.

*

La fragata *San Juan Bautista* llega desde el Realejo al Callao, el 11 de mayo de 1806; conduce el siguiente cargamento: añil, caoba, alquitrán, "palo de brasil" y efectos de Castilla¹³⁷.

El propietario de la fragata *Joven Maria*, especializada en viajes por esta ruta, anuncia el 8 de julio de 1806, que su embarcación "...*dará la vela para los puertos de Sonsonate y Realejo el 10 del corriente por el O. E. de los Galapagos*"¹³⁸. Llegada a su destino procede a embarcar los productos del país, y el 23 de diciembre del mismo año leva anclas en viaje de retorno al Callao, a donde entra el 30 de marzo de 1807, al mando de su Capitán y Maestre don Isidro Couceyro¹³⁹. El viaje de retorno, desde Realejo al Callao, dura noventa y siete días. La carga que trae al Callao es la que a continuación se indica: añil, cacao, tercios de mechas, pimienta, encajes, tabaco, listadillo, xícaras, barras de fierro, brea, palo de Brasil y tablones de cedro¹⁴⁰.

El 4 de julio de 1808, la "Minerva Peruana" anuncia que: "*Acaba de entrar la "Joven Maria", procedente de la otra costa*"¹⁴¹. En efecto, el día anterior ingresa una vez más esta fragata, procedente de Sonsonate y Realejo. Parte del primero de ellos, el 7 de abril, es Maestre don Lorenzo Sanz de Santo Domingo¹⁴². El tiempo de navegación desde Sonsonate al Callao es de ochenta y siete días; la carga que trae, de Sonsonate: añil, mechas, petates de diferentes tamaños, cacao, pimienta de Chiapa¹⁴³, cebadilla, cigarros puros y bálsamo; de Realejo viene: añil, caoba, cedro, ligazones para botes y palo brasil¹⁴⁴.

El 29 de abril de 1807 se dicta en Lima un

*"Decreto, mandando se escriba al Gobernador Intendente de León de Nicaragua a fin de que se tenga preparado en Realejo para entregarse al maestre de la fragata "Júpiter", los tablones de cedro que pueda conducir para la Maestranza de Artillería de Lima, a cuyo transporte había accedido el dueño del navio don José Correa"*¹⁴⁵.

La *Júpiter* toca en Sonsonate y Realejo. De este sale el 27 de mayo de 1808, con su Capitán don Juan Bautista Bozo, y llega al puerto limeño el 29 de agosto del mismo año¹⁴⁶, luego de noventa y cuatro días de navegación. En este viaje de retorno trae los tablones de cedro a que se refiere el Decreto mencionado, conforme se lee en la relación del cargamento que publica la "Minerva Peruana"¹⁴⁷.

La fragata de comercio de Lima *Joven Maria*, con su Maestre don Lorenzo Sanz de Santo Domingo, hace un nuevo ingreso en el Callao procedente de Sonsonate y Realejo, el 27 de julio de 1809¹⁴⁸. Esta vez el cargamento que conduce es el que sigue: añil, mechas, cacao, cebadilla, petates finos, pimienta de Chiapa, cajones de cigarros puros, cajones de cigarros de Tusa y de Agé; bálsamo, tablones de caoba y tablas de cedro¹⁴⁹.

Al año siguiente, la misma fragata *Joven Maria*, con el mismo maestre, llega al Callao el 24 de julio, con cuarenta y un días de

navegación desde Sonsonate y Realejo, y escala en Paita¹⁵⁰. El siguiente es el resumen del cargamento que conduce: añil, mechas, cacao, patates finos, fierro, bálsamo, "cañafistola", "zarra-parrilla", catres, "palo de brasil", tablones de cedro y caoba y quintales de alquitrán¹⁵¹.

El 27 de julio de 1814 arriba al Callao procedente de Realejo, Sonsonate y Paita la fragata *Joven María*, que conduce 1136 zurrones de añil de a 150 libras; 54 patates; 2344 docenas de mechas; 166 arrobas de cacao; 1 cajón de efectos de Puiopi (sic); 1969 libras de bálsamo; 96 arrobas de pimienta; 6 arrobas de sarga; 41 quintales de alquitrán; 300 quintales de palo de Brasil; 251 tablones de cedro; 9 catres; 65 docenas de cocos; y 3 fanegas de cebadilla¹⁵².

Solamente desde Sonsonate y Paita llega al Callao el 17 de julio de 1817, la *Joven María*¹⁵³. Esta fragata emplea cincuenta-nueve días para enlazar Sonsonate con el Callao. Entre Sonsonate y Paita utiliza treintidós días¹⁵⁴. La *Joven María* viene al mando de su Capitán don Ignacio del Castillo, y tiene como Maestro a don Juan Antonio Irusta, y conduce al puerto limeño el siguiente cargamento: añil, pimienta, cacao, mechas, bálsamo, patates, trementina, baquetas, algodón en rama, figuras de Guadajara, madera, alquitrán¹⁵⁵.

*

En la Memoria de Pezuela encontramos otros datos demostrativos de esta ruta. La corbeta *Paz y Religión*, que viene del Realejo ancla en el Callao el 3 de mayo de 1820, "...con dos meses y medio de navegación, cargada de madera, Cacao, Cera y otros efectos"¹⁵⁶. Esta corbeta permanece en el Callao cerca de mes y medio, e inicia el viaje de retorno al puerto del Realejo el 17 de junio¹⁵⁷; conduce aguardiente, vino y varios efectos, y a cargo de su Capitán don Mateo Hoyado¹⁵⁸.

El 26 de junio de 1820 parte para Realejo, con escala en Sonsonate, la goleta española *Carmen*, alias "la Inocencia", con aguardiente, vino y frutos, más 135,723 pesos en plata sellada¹⁵⁹.

Después de la proclamación de la Independencia, entre fines de octubre y comienzos de noviembre de 1821, llega al Callao desde el Realejo, la goleta nacional *Proserpina*¹⁶⁰.

Para el 30 de noviembre de 1822, anuncia viaje desde el Callao para Realejo y Sonsonate, con escala en Guayaquil, "el bergantín nacional "Thomas" de porte de 250 toneladas, forrado en cobre y de buenas calidades...". El anuncio especifica que "...los que desean cargar para dichos puertos ó ir de pasage, pueden verse con su dueño y sobrecargo en casa de don José de Riglos, calle de la Trinidad"¹⁶¹.

El bergantín chileno *Orión*, capitaneado por don Juan Spry, sale del Callao para Guayaquil y Realejo el 4 de agosto de 1826¹⁶².

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS III

y el 16 de setiembre del mismo año hace lo propio, para la misma ruta, el pailebot nacional *Tipuani*, con su Capitán don Juan Rubio¹⁶³.

El 14 de setiembre de 1826, fondea en el Callao el bergantín dinamarcués *Quiel*, procedente de Guatemala con escala en Paita. La carga de este buque, capitaneado por don Eduardo Sanson, consiste en añil, aceite de esperma y maderas¹⁶⁴.

Para concluir con esta ruta, diremos que el bergantín inglés *Blucher*, su Capitán don Roberto Miller, llega al Callao, desde los puertos de Realejo y Paita, el 18 de setiembre de 1826, con un cargamento consistente en palo de Brasil, caoba y cedro¹⁶⁵.

*

Gregorio José Ramírez, patriota costarricense, adquiere el 17 de enero de 1822 el barquito *Jesús María* al costo de novecientos pesos. "Desde finales de febrero, o poco después, debió pasar a Puntarenas a someter la nave a ciertas reparaciones, antes de emprender un viaje de nueve meses". Así, en abril de ese mismo año, parte hacia el Sur, con la intención de visitar los países de Sudamérica, entre ellos el Perú¹⁶⁶.

MONTERREY, ACAPULCO, SAN BLAS Y MAZATLAN

En la navegación con América del Norte existen puertos de la jurisdicción mejicana que es necesario mencionar. Así por ejemplo, aparece alguna comunicación con Monterrico¹⁶⁷ en la Alta California. Como lo puede demostrar el viaje de la corbeta de guerra anglo-americana *Ontario*, que sale desde aquel punto el 30 de agosto de 1818 y llega al Callao el 22 de octubre con la finalidad de "proveerse de víveres"¹⁶⁸. El viaje dura 54 días. La corbeta permanece en el Callao hasta el 6 de diciembre de 1818 en que parte rumbo al Janeiro con escala en Valparaíso¹⁶⁹. En ella se embarca el Coronel don Francisco Javier Olarría¹⁷⁰ que se dirige a la Península con pliegos del Virrey en que da cuenta a la Corte del estado del Virreinato, así como la noticia de la pérdida de la *María Isabel* en Talcahuano¹⁷¹. También viaja en la *Ontario* la esposa del Coronel de Artillería don Fulgencio Ceballos¹⁷²; llegan a Valparaíso el 26 de diciembre, es decir, en 21 días, permaneciendo allí hasta el 31; luego sale para el Janeiro a donde arriba el 20 de febrero¹⁷³. Esta segunda etapa la desarrolla en 52 días. El tiempo total Callao-Janeiro es de 77 días.

Igualmente, desde "las Californias", llega al puerto de Paita el 14 de diciembre de 1817 la fragata *Mexicana*, que con 5,200 qqs. de sebo colado se dirige al Callao¹⁷⁴. El 18 de febrero de 1819 arriba nuevamente al Callao, cargada de sebo y jabón¹⁷⁵. Si bien

no contamos con el tiempo de navegación, hay otros datos interesantes. "*Este buque —escribe Pezuela— estuvo expuesto, por haberse querido levantar parte de su tripulación, pero habiendo hechado (sic) en tierra 21 individuos, entre ellos Guillermo Peter y Guillermo Mor, principales autores, se evitó el levantamiento*"¹⁷⁶. La *Mexicana* es una antigua fragata mercante dedicada al comercio. Ya la hemos visto el 3 de julio de 1790 al partir del Callao rumbo a la Península¹⁷⁷ en aquel accidentado viaje en que por desperfectos arriba al puerto de "...*Concepcion el 1º de Septiembre... por hacer 24. pulgadas de agua en cada hora*"¹⁷⁸. Luego, el 15 de julio de 1818, aparece al salir del Callao rumbo a San Blas, convoyada por la fragata armada *Resolución* y el bergantín armado *Cantón*¹⁷⁹. En diciembre del año siguiente, cuando se dirige hacia el Callao procedente de Arica, arriba a Pisco a fin de enterarse de la situación del puerto limeño. Por esta circunstancia se dispone en el Callao, el día 22, la salida de las fragatas de guerra *Venganza* y *Esmeralda* a proteger su recalada¹⁸⁰. La *Mexicana*, tiene por Capitán y Maestre a don Guillermo Rabinet, ingresa al Callao el 3 de enero de 1820 enarbolando bandera inglesa y conduce en sus bodegas estaño, aceite, algodón, aguardiente, pisco, sebo y harina¹⁸¹. Durante su permanencia en el Callao cambia su nombre por el de *Pacífico*, y siempre con bandera inglesa y el mismo capitán, zarpa el 30 de enero rumbo a Huanchaco para "...*traer frutos de aquella Prov.a p.a el avasto (sic) de Lima*"¹⁸².

Hacia las Californias se dirige desde el Callao, el 24 de diciembre de 1819, "...*la fragata mercante "Cleopatra", su Capitán D. Manuel Gandarias, con 130 hombres de tripulación y regularmente armada. Carga 181 cajones; 230 costales de cacao; 155 pacas de lana; 136 barriles, hierro, aceite, y varios efectos*"¹⁸³.

El 19 de julio de 1826 sale del Callao para la costa de California el bergantín inglés *Olive Branch*, al mando de su Capitán don Guillermo Hender¹⁸⁴.

*

En algunas ocasiones, naves que se dirigen a otros puertos, se ven obligadas a arribar a las costas de California para reparar desperfectos. Así por ejemplo las fragatas *Lucía* y *Los Dos Hermanos* que salen del Callao, llegan de arribada a la bahía de Todos los Santos, al noroeste de la Baja California¹⁸⁵. Incluso en los años finales de la época emancipadora, y como consecuencia de las acciones propias de la guerra, algunas naves se ven precisadas a variar su rumbo y llegar a las costas mejicanas, y otras dirigirse directamente a ellas. Es el caso del navío *Asia* y el bergantín *Aquiles* que con el título de "GRAN NOTICIA" comenta la "Gaceta del Gobierno de Lima"¹⁸⁶. Se lee allí:

*"La goleta americana James Monroe, procedente de Valparayso, con nueve días de navegacion, trae por noticia que, habiéndose levantado el navio Asia y el bergantin Aquiles, ámbos de guerra españoles, se dirigió el primero á las costas de Méjico, y el segundo queda en el mismo Valparayso con el pabellon de Chile"*¹⁸⁷.

Los pormenores de esta sublevación y de la navegación consecuente, aparecen en la Comunicación Oficial que el Comandante del *Aquiles* dirige al Comandante General de Marina y Gobernador de Valparaíso, el 25 de junio de 1825¹⁸⁸. Dice Angulo que

*"El bergantin Aquiles español (ahora nacional) á cuyo bordo me hallaba preso, transbordado de la fragata americana Clarinpton que habia sido presa por los españoles, por que en ella quise conspirar á favor de la gran causa de América, salió de Quilca el 3 de enero de 1825 en compañía del navio Asia de 74 cañones, bergantin Constante, y la fragata Clarinpton presa de la Constante, tomada en Quilca bajo el pretexto de haber vendido armas á los patriotas, todos con destino al puerto de Manila en las islas Filipinas"*¹⁸⁹.

La travesía es normal hasta "... la isla de Guan una de las islas Marianas ó de Ladrones"¹⁹⁰ a donde llegan el 4 de marzo¹⁹¹, es decir con dos meses de navegación. En Guam permanecen varios días, los que son aprovechados por la tripulación —y por los prisioneros— para preparar la sublevación, y en efecto, a las 10 de la noche del 10 de marzo

*"...se levantó la tripulacion del navio Asia, y tomó posesion del Constante, poniendo en tierra á todos sus oficiales, Viendo la revolucion del navio Asia el capitan Pavia del bergantin Aquiles arrió su cable y se salió del puerto, y se mantuvo á fuera á una vista dos dias, cuando la tripulacion del Asia alzó la bandera española, haciendole señales al bergantin Aquiles entrase á anclarse"*¹⁹².

A las 7 de noche del día 12 de marzo se incendia en el puerto la fragata *Clarinpton* que es presa de la *Constante*, y una hora después "...estando el *Aquiles* cerca de la boca del puerto, vió el *Asia* y *Constante* pasar cerca del fuego de la fragata *Clarinpton* y salirse del puerto..."¹⁹³. A las seis de la tarde del día siguiente el *Aquiles* ancla en Guam siempre al mando del Capitán Pavia¹⁹⁴. Mas, el mando de Pavia iba a durar poco, pues a las dos de la mañana del día 14, vale decir, ocho horas después de su retorno al puerto

"...diez chilenos tomaron posesion de las armas sobre cubierta, y por su intrepidez unida al temor que tenian los españoles, en 10 minutos tomaron posesion completa del

bergantin, poniendo en tierra á los oficiales y parte de la tripulación..."¹⁹⁵.

Dos horas más tarde el *Aquiles* leva anclas y sale del puerto "...con direccion al Norte hasta la latitud 36° Norte..." y desde allí dirige su derrota a California¹⁹⁶. El 29 de abril, luego de 45 días de viaje, y ante la falta de agua y provisiones, llegan a Santa Bárbara¹⁹⁷. El 6 de mayo reciben

"...noticia de Monterrey que el Asia y Constante habian estado allí, y que habian jurado la independendencia bajo el gobierno de los Estados Unidos de Méjico..."

en virtud de una capitulación firmada por el Comandante del *Asia*, Teniente de Fragata don José Martínez, su guarnición y tripulación, y el Gobernador don Luis Antonio Arguello, el 1° de mayo de 1825¹⁹⁸. El 6 de mayo el *Aquiles* abandona las costas mejicanas, rumbo a Valparaíso a donde llega el 23 de junio¹⁹⁹.

Esta noticia alegra mucho a los patriotas limeños, y los editores de la "Gaceta" comentan:

*"¡Hasta cuándo ignorará la España que la independendencia del mundo de Colón está reconocida por esa gran potencia á que no puede resistir la liga general de todas las naciones del Globo, la providencia divina! La toma de la Isabel, el asalto de la Esmeralda, el contraste del Alejandro, el naufragio del Santelmo, la entrega de la Prueba y la Venganza, y la sublevacion del Asia y el Aquiles, son seis acontecimientos en que es preciso ser ciego para no ver la mano del Eterno firmando un tratado solemne de federación y de alianza con todas las repúblicas de América, para ayudarles á guardar los sacrosantos derechos que el mismo les señaló, y á caminar á los destinos á que le plugo llamarlas. Cada expedición marítima de España es un nuevo refuerzo que los cielos envian á las escuadras de los LIBRES"*²⁰⁰.

*

Otro puerto mejicano con el que existe comercio es Acapulco. Así, el 10 de mayo de 1806 llega a Valparaíso procedente de Acapulco en 91 días de navegación la fragata *Fama*, y conduce para el Callao: cintería, rasos, crespones, gasas, mercería, medicinas, guarniciones para coches, gorros de seda, tejidos de seda, "6 tercios de platillas crudas", linón, "paños superfinos de reales fábricas" y barras de fierro²⁰¹.

La fragata *Nuestra Señora de Isiar*, alias "la Joaquina", de propiedad de don Xavier María de Aguirre, abre registro para Guayaquil y Acapulco en agosto de 1808²⁰². El anuncio periodístico respectivo dice: "*Saldrá para el primer destino el 31 del presente mes [agosto], recibiendo carga hasta el 29; y desde allí para el segundo con corta detencion. Se despacha en casa de su dueño...*"²⁰³.

La *Joaquina* es una antigua fragata del comercio de Lima, que años atrás es "...armada en corso y mercancia, con 14 cañones de á 8, dos obuses, y 70 hombres..." y puesta bajo el mando de su Capitán don Domingo Ugalde²⁰⁴.

En esa ocasión, y viniendo de Montevideo "...de donde salió el 28 de Julio [1805], se batió en combate con el bergantin ingles *Antelope*, su Cap. *Mortloch*, con 10 carronadas de á 12, seis cañones de á 6 y 64 hombres, dado el 13 de Octubre de 1805 al S. de la isla de San Lorenzo", y triunfa sobre su rival²⁰⁵. Luego de este combate la *Joaquina* llega al Callao, con el cargamento siguiente: quintales de clavazón, marquetas de sebo con 2,296 quintales, arrobas de velas de sebo, quintales de brea, quintales de almagre, barricas de ocre, pares de botas fuertes, gruesas de pipas de yeso y retazos de cueros de potrillos. Se embarcan 156 esclavos, de los cuales 20 mueren de viruela durante la travesía²⁰⁶.

Desde el Callao parte "...la fragata "*Victoria*", con destino a *Acapulco*, y escala en *Guayaquil*..." el 12 de agosto de 1819²⁰⁷. Lleva "...95 hombres de capitán a page, varios pasajeros..." y tres presos que deben quedar en el presidio de Guayaquil, "...por cómplices en el intentado asalto del Callao"²⁰⁸. Estos presos son: José Durán de Castro, José Genaro Rivera, y Juan Ojeda²⁰⁹. La fragata lleva como carga: planchas y barras de hierro, cajones de plomo, botijas de vino y aguardiente y fardos de azúcar y otros efectos²¹⁰.

Esta fragata *Victoria*, alias la "Manileña", llega al Callao el 3 de mayo de 1819²¹¹ o posiblemente en la madrugada del día 4²¹² procedente de Manila con escala en Acapulco. Emplea en este largo recorrido 244 días, incluidos los que permanece en Acapulco, pues sale del primer puerto el 2 de setiembre de 1818²¹³. Para la etapa Acapulco-Callao sólo emplea 67 días, ya que parte de allí rumbo al Callao el 26 de febrero de 1819²¹⁴. La fragata "...trae sebo, jabón y otros frutos"²¹⁵.

El ingreso de la *Victoria* al puerto del Callao se logra a pesar del bloqueo a que está sometido por la escuadra de Cochrane, y en la circunstancia que dicha escuadra se dirige a la costa de Cañete²¹⁶. A los patriotas les preocupan las actividades de Cochrane, y a propósito de la entrada de la *Victoria*, un agente patriota en el Perú que se firma "Señor el soldado" dice:

"La conducta de éste [Cochrane], ha sufrido aquí sus críticas de los mismos patriotas, así en esta vez como en la pasada, pero éste estamos persuadidos también, de que es inevitable; pues nunca pueden salir las cosas tan cabalmente como las deseamos, mucho más, cuando los deseos son tantos, aun varios, y á veces tan opuestos. Lo que sí, de cierto es, que Lord Cochrane ha andado muy desgra-

ciado con respecto á presas; pues, la vez pasada apenas se separó del Callao, cuando entró la fragata "Victoria" de Acapulco, con cerca de 200.000 pesos en moneda y un cargamento importante. Entraron igualmente otros buques²¹⁷ que le hubieran costado muy bien²¹⁸.

*

Es oportuno mencionar la importancia del puerto de San Blas y ofrecer datos sobre su movimiento comercial con nosotros²¹⁹. La corbeta del comercio de Lima, *Santa Ana*, sale de San Blas el 4 de mayo de 1805 y llega al Callao el 17 de agosto del mismo año²²⁰. La *Santa Ana* tiene como Capitán y Maestre a don José Puertas²²¹, y trae como carga en este viaje: 738 barriles de alquitrán; 802 botas de alquitrán; 739 cajones de brea; 173 cajones de jabón y 579 qq. de brasil²²².

El 23 de abril de 1812 llega al Callao el *Fernando VII*, que trae desde San Blas, brea, alquitrán, "palo de brasil" y otros efectos del país²²³.

De San Blas al Callao, con escala en Paita, aparece la fragata *Especulación* el 27 de julio de 1814, con brea, palo de tinta, jabón, cascarilla²²⁴.

La fragata *Mexicana* llega al Callao desde el mismo puerto, el 22 de enero de 1818²²⁵ y sale hacia San Blas el 15 de julio siguiente²²⁶.

El 23 de febrero de 1818 entra en Paita, con destino al Callao el bergantín *Europa* del comercio de Lima²²⁷. Este bergantín viene de San Blas cargado de sebo y otros productos²²⁸.

Un viaje desde San Blas al Callao dura alrededor de 59 días, que es el tiempo que emplea la fragata *Romana* que arriba al último puerto el 8 de agosto de 1818²²⁹.

El 6 de diciembre de 1819, salen en conserva para Panamá y San Blas, la fragata de guerra de los Estados Unidos *Macedonia* y la goleta anglo-americana del mismo nombre²³⁰. La fragata capitaneada por el Comandante Downy y la goleta por el Capitán Shimit (sic)²³¹. Downy lleva pliegos del Virrey del Perú para los Jefes de Panamá, México, San Blas, Santa Fe, La Habana y el ejército de Costa Firme²³² y Shimit un pliego para el Gobernador de San Blas²³³. En la goleta *Macedonia* viajan otros pasajeros²³⁴.

El 5 de setiembre de 1826 llega al Callao procedente de San Blas el bergantín anglo-americano *Laura*, capitaneado por don Jacobo Center, con carga de aceite, esperma y papel²³⁵. El *Laura* permanece sólo trece días en el Callao, pues el 18 de setiembre parte rumbo a Estados Unidos²³⁶.

El bergantín genovés *Cuatro Hermanos*, con su Capitán don Antonio Ferraro, sale para San Blas, con escala en Guayaquil, el 9 de setiembre de 1826²³⁷.

Por último, el pailebot *Príncipe Carlos* sale de Paita el 29 de febrero de 1816 con destino a Mazatlán, otro puerto mexicano de importancia, a donde llega luego de navegar treinta días. En Mazatlán permanece hasta el 16 de abril, fecha en que parte de retorno a Paita en donde ancla el 2 de junio²³⁸. Para el viaje de regreso emplea cuarentisiete días, y noventicuatro para el viaje en redondo. El *Príncipe Carlos* es propiedad de don José Arze (sic), quien se encuentra en Piura cuando su nave arriba a Paita²³⁹. Luego de permanecer dieciséis días en el puerto piurano reanuda viaje con rumbo al Callao a donde hace su ingreso el 1° de julio del mismo año. El pailebot viene a cargo de su Capitán y Maestre don Joaquín Abadía y trae un oficial mayor, tres oficiales de mar, cuatro marineros, cinco grumetes y un paje²⁴⁰, es decir quince personas de tripulación. A su arribo al Callao el *Príncipe Carlos* conduce "100 tercios de algodón, 52 caxones de cascarilla, 42 tercios de pavilo, 16 barras de plata quintada, y otros varios efectos"²⁴¹. El tiempo de navegación entre Paita y Callao es de trece días.

También desde Mazatlán llega a Paita, el 16 de julio de 1816, el bergantín *Mexicano*, que viene piloteado por don Pedro José Bejarano. Este piloto informa que el Capitán y Maestre del bergantín, don Pedro Santander, desembarca en Manta con los caudales que conduce, el 6 de julio, por encontrarse en Atacames el pirata Brun (sic) con dos fragatas y el pailebot *Goyeneche* con buen armamento; que ordena levar anclas de inmediato con destino a Guayaquil o Paita, cosa que hace el mismo día seis a las siete de la noche²⁴².

El 22 de agosto de 1826 llega al Callao procedente de Mazatlán, el bergantín francés *Joven Luisa*. Su Capitán es don Alejandro Chemisard, y trae por carga "palo de brasil"²⁴³.

MANILA, CALCUTA, OTAHEITE, MACAO, CANTON

Otra ruta tan interesante como las anteriores es la de Manila. El tráfico marítimo con Filipinas existe desde los primeros años de esta época emancipadora, y está sujeto a normas precisas sobre todo desde la creación de la Compañía de Filipinas por Real Cédula de 10 de marzo de 1785²⁴⁴. En tiempo anterior hay normas como la Orden de 20 de abril de 1781 por la que se indica "...que todos los generos procedentes de las Islas Filipinas satisfagan los reales derechos, que pagan los demas barcos"²⁴⁵.

El 10 de mayo de 1785 dictase una disposición para "Que el Virrey haga notorio el establecimiento de la Compañía de Filipinas..."²⁴⁶. Esta Compañía recibe una mayor protección de la Corona, la que tiene participación en ella. Por Orden de 6 de octubre de 1790 se manda

*"Que el Virrey de Lima no exija del comisionado de la compañía de Filipinas, el reintegro de las cantidades suplidasle por la Real Hacieda, pues que S.M. ha convenido recibir las acciones de la dicha compañía"*²⁴⁷.

La protección a la Compañía de Filipinas abarca incluso a las épocas de guerra, pues el 20 de julio de 1793, por Real Orden, se hace conocer que

*"S.M. ha concedido permiso a la Compañía de Filipinas, que durante la guerra, pueda hacer el comercio de generos, y efectos Asiaticos en derechura desde Manila a los puertos de la America meridional, y a los de Sonsonate, y Realejo, en el Reyno de Goatemala..."*²⁴⁸.

Este permiso se concede en estas condiciones:

"I^o.— Que cada año pueda hacer una, o dos expediciones con dichos generos, cuyo total valor no exceda de quinientos mil pesos, de principal de factura de Manila.

II.— Que pague los mismos derechos, que se exigen a los efectos extranjeros de Europa, conforme al reglamento del Comercio libre, avaluandose por el precio medio entre el corriente en los paises de su introduccion, y el de factura de Manila.

*III.—Que podrá extraer la plata que produxeren en venta los generos y efectos, pagando nueve y medio por ciento de derechos"*²⁴⁹.

Otra orden a favor de la Compañía es la de 27 de mayo de 1796 por la que se manda *"...que el dinero, que saque de Lima la Real Compañía de Filipinas, para sus negociaciones en Asia, no pague derecho de Consulado, y que se le devuelva el que se le ha exigido"*²⁵⁰.

El 12 de julio de 1803 se dicta una nueva Real Cédula *"...sobre la existencia, operaciones, y gobierno de la Real Compañía de Filipinas..."*, mandándose por Orden de 31 de agosto del mismo año que dicha Real Cédula se difunda en Indias para su conocimiento y cumplimiento²⁵¹. Según esta Real Cédula la Compañía tiene permiso para hacer una expedición anual con géneros por valor de quinientos mil pesos²⁵². Más adelante, el 22 de diciembre de 1816, el Rey amplía este permiso, hasta por un valor de un millón de pesos²⁵³.

Ya en 1804, por Real Orden de 26 de febrero, se comunica al Virrey del Perú que S.M. concede

"...permiso a los oficiales principales de los buques de la Real Compañía de Filipinas, que en cada Expedicion puedan embarcar una Pacotilla libre de fletes, y con las excenciones que goza la misma Compañía; al Comandante y primer Piloto de seis mil pesos fuertes; al segundo Piloto tres mil; al tercero mil y quinientos; al cuarto mil y quinientos; al

*Cirujano mil; al Contraamaestre mil; al Carpintero quinientos; al Galafate quinientos, y al Maestro, si lo hubiere tres mil; tanto en plata para la ida, como en efectos para la vuelta: pero baxo la condicïon que han de venir comprendidos en las facturas de los respectivos factores, que han de presentarse en las Aduanas en lugar de Registro; de lo contrario, que se dën por decomiso*²⁵⁴.

Al parecer se abusa de este permiso, por lo que se dicta otra Real Cédula, su fecha 27 de marzo de 1807:

*"S.M. manda que el Virrey del Peru haga entender a los dependientes de la Compañia de Filipinas, que el privilegio concedidoles por Real Orden de 26 de Febrero de 1804, es en terminos, de que el exceso en las Pacotillas señaladas en ella, hace incurrir en la pena de comiso los efectos que contengan, no solo en la parte que excedan, sino tambien en la permitida*²⁵⁵.

Como puede verse, se trata de poner coto al abuso del privilegio acordado, y se señala penas severas.

Otro privilegio que alcanza la Compañia de Filipinas es la introducción en América de géneros de manufactura asiática, en lo que logra la exclusividad. A ello se refiere la Real Orden de 24 de noviembre de 1816, según la cual Fernando VII resuelve *"..que se prorogue por ultimo termino la venta de los textiles de Algodon extranjero, introducidos legitimamente en el Reyno, hasta fines del presente año, y que se guarden a la Real Compañia de Filipinas los privilegios, que le están concedidos hasta 13 de Octubre de 1814; baxo la declaracion de que en los permisos no se comprenden los generos asiaticos, sino solo los de fabrica inglesa; y que por tanto no pueden introducirse en los dominios de America, otros asiaticos, que los traídos por la dicha Real Compañia*²⁵⁶.

En cuanto a la navegación misma, tenemos algunos datos interesantes. El 3 de marzo de 1790, sale del Callao el navío *Aguila*; lleva para Manila 357,000 pesos en oro y plata acuñada²⁵⁷.

El 18 de setiembre de 1795 se anuncia desde España que está por llegar al Callao con destino para Manila, la fragata *Princesa*. A esta comunicación se adjunta la Real Orden por la que se manda al Virrey se entregue al apoderado de la Compañia de Filipinas 150,000 pesos a la llegada de dicha fragata al Callao²⁵⁸.

El 3 de noviembre de 1805 transcribese una

"Real Orden al Virrey del Perú, mandando no se ponga obstáculos para la salida del Callao a Manila con registro de caudales al navío "San Fernando" de la Real Compañia de Filipinas, igualmente a la fragata "Nuestra Señora de la Paz" o de cualquier buque que tenga que despachar la

Compañía con caudales, observándose en todo lo dispuesto por el art. 63 de la Nueva Cédula²⁵⁹ que autoriza a esa institución el tráfico marítimo entre Callao y Manila en tiempo de guerra²⁶⁰.

La "Minerva Peruana" del 8 de marzo de 1805, da cuenta

"De la carga que conduce la fragata Ntra. Señora de la Paz, de la Real Compañía de Filipinas desde Manila con registro á Cádiz, escala en Lima; su Capitan Don José Ramon de Zavalla, y Maestre D. Luis Bonifacio de Uranga, el día 25 de Febrero á saber:,"

DE CUENTA DE LA REAL COMPAÑIA

6878	Piezas de Mamodies	16000	id. de Lanillas
775	id. de Cazas	72000	Abanicos
4699	id. de Bafetas	494	Juegos de Fichas de nacar
2890	id. de Sanas	48	id. de Quitasoles
1880	id. de Garras	1	Caxon obras de Filigranas
959	id. de Jamanes	1	id. Peines y bolas de Marfil
1330	id. de Elefantes	298	Rayadillos de seda
8318	id. de Pañuelos	1	Pieza Raso (Mantol)
168	id. de Ravadillos	125	lib. Seda torcida
3199	id. de Chitas	20000	Pesillos
448	id. de Sirsakas	6228	arrobas de Pimienta
13	id. de Durias	135	id. 22 lib. de Clavo
153	id. de Pañuelos blanc.	58	id. Especerias
99	id. de Sayas Musolina	500	qq. de Brea
144	id. de Isiris	200	exemp. Historia Filipinas
11445	id. de Manta ang.	16	arrobas de Café
157018	id. de Maones		
10594	id. de Cangas azules		
680	id. de Liencesillo		
270	id. de Toallas		
23	id. tex. de Hilacos		
6000	id. Mantas regulares		
16000	id. de Lanillas		
330	lienzos de Canton		
5	piezas Raso		
1	Caxon diferent. gén.		
19	piezas Cangas		

DE PARTICULARES

86	fardos difer. especies
7	Caxones arpillados
19	id. toscos losa y canela
4	Baules de difer. género.
1	Bultito id.
5	lios Bejucos ²⁶¹ .

El *San Fernando* es una fragata de la Compañía de Filipinas que llega al Callao procedente de Cádiz y con destino a Manila, el 7 de marzo de 1805²⁶². De Cádiz zarpa el 7 de octubre de 1804²⁶³, por lo que hasta su arribo al Callao lleva 5 meses de navegación.

Sin embargo, en este puerto tiene problemas con las autoridades de sanidad.

En efecto, se sospecha que el *San Fernando* viene con epidemia, por lo que se encarga a don José Baquíjano y Carrillo, entonces Alcalde del Crimen de la Real Audiencia, que tome precauciones oportunas para alejar el peligro y recelo que infunde su situación²⁶⁴. Baquíjano ordena que

*"...se coloque el buque en la cercanía de la isla de San Lorenzo, en donde se desembarquen sus pasajeros, tripulación, y cargamento, para que pasen en ella la quarentena de precaucion, á que deben sugetarse todos los que arriban de parage sospechoso de epidemia; abriéndose los fardos y caxones para que ventilados, lo que encierren se dé lugar á la disipación de los miasmas venenosos que podrian contener en su seno"*²⁶⁵.

El 21 de marzo del mismo año Baquíjano se dirige al Virrey informándole que

*"Va á principiarse la descarga del navio "Principe Fernando" al que por sospecha de contagio se ha reducido á Quarentena de precaucion; señalándole la isla de San Lorenzo para el desembarque de sus pasajeros, tripulacion, y efectos..."*²⁶⁶.

Agrega Baquíjano, en su oficio al Virrey, que sin embargo

*"...estas providencias útiles, y necesarias no lograrán el deseado objeto de resguardar la salud pública, sino se intercepta el fraudulento criminal contratando (sic), que ha sido el funesto conductor del contagio en el floreciente puerto de Málaga, y el que, segun las últimas noticias, ha cesado con la muerte, y exterminio de la tercera parte de su población"*²⁶⁷.

Finalmente pide a los que introducen géneros ilícitamente, lo comuniquen a la autoridad, para que puedan "ventilarse" y evitar así daño a la salud de la población, sin que se grave con pena alguna a los que internen las mercaderías, salvo el pago de los derechos²⁶⁸.

La fragata mercante de la Real Compañía de Filipinas, *San Rafael*, alias "la Pala", al mando de su Capitán don Juan Monteverde, ancla en el Callao el 24 de agosto de 1806. Viene de Manila, de donde sale el 21 de diciembre del año anterior, con escala en San Blas, donde fondea el 28 de abril²⁶⁹. De Manila a San Blas emplea ciento veintiocho días, y de Manila al Callao, doscientos cuarentiséis, considerados los de la escala en el puerto mejicano.

La *San Rafael* trae de Manila *"...varias cartas de los negociantes asiaticos para los residentes en esta capital"*²⁷⁰ y como cargamento conduce lo siguiente: piezas de mantas, mahones de 8 varas, "chucuvites", mahones blancos, "cangas" azules, 'lani-

llas, picos de seda de 105 libras, saya-sayas, linos, buratos, damascos, piezas listadas, sayas de terciopelo, rasos a flores, rasos negros, sobre-camas de seda, vestidos bordados, chupas y chalecos bordados, pañuelos de seda, medias de seda, cintería, filigrana, charol, quitasoles, juegos de papeles pintados, mantas crudas "elefantes de 14", "durias", pañuelos "ventipalen", chitas, garras, "emertis", "mamodies", cajones de cera y otros de muestras²⁷¹.

Otro viaje dentro de esta ruta, es el que efectúa la fragata de la Real Compañía de Filipinas *Santa Gertrudis*, alias "el Neptuno". La fragata, sale de Manila el 19 de abril de 1807 y arriba a San Blas el 8 de junio del mismo año²⁷². Hasta aquí lleva cincuenta días de navegación, tiempo que es realmente extraordinario para la época, sobre todo comparado con el empleado por la *San Rafael* y que hemos visto anteriormente. La estadía en San Blas debe ser prolongada o el viaje al Callao muy lento, pues sólo llega al puerto peruano el 5 de enero de 1808²⁷³, vale decir, doscientos sesentiún días después de su partida de Manila. Gerónima Delgado es el Capitán de la *Santa Gertrudis*, que trae al Callao bultos de cambray, sobrecamas, nansú, musolinas (sic) bordadas, manta "anque", lienzo blanco, lanillas, seda de colores, saya-sayas, "lines" labrados, espumillas de lanquin, damascos, sargas, rasos lisos, terciopelos lisos, sayas de terciopelo, colchas bordadas, cintería, bordados, quitasoles, papeles pintados, abanicos, fichas de nácar, obras de filigrana, cobre blanco, clavos de especie, pimienta y brea²⁷⁴.

De la relación pormenorizada, que es curiosa y sugestiva, procede mencionar los siguientes casos: piezas de elefantes de 16 "puniones"; piezas de garras, "sanas", casas, "emertis", bafetas, "iamanes", "sirsakas", chitas; colchas grandes; piezas de "durias", nansuk (sic), muselinas bordadas de oro y plata superiores; piezas de liencecillo blanco de Cantón; piezas de saya-sayas de color carmesí, violeta, nácar, amarillo tostado, blanco perla, caña, rosa seca, aurora, azul turquí, negro, y blanco; piezas de lines (sic) labrados de color carmesí, violeta, rosa subido, rosa seca, verde caña, canario, blanco perla, aurora, azul turquí, negro, piezas de espumilla de "nanquin", de color grana, carmesí, morado oscuro, celeste, ante, blanco, sangre de toro, caña, azul, turquí; piezas de damasco de color carmesí, amarillo tostado, blanco perla; sargas de 6 hilos de color punzó, azul turquí, plomo, flor de romero, negro; mantos de color punzó, azul turquí, blanco perla, negro; rasos lisos de Cantón de color punzó, lirio, amarillo tostado, rosa subido, rosa seco, azul turquí, verde esmeralda, canario, plomo; terciopelos lisos de color punzó, azul turquí, blanco, negro; juegos de papeles pintados; juegos de fichas; baulitos de filigrana; estuches, palilleros y dedales de filigrana; palilleros de marfil; cajitas para

palilleros; peines de marfil; bolas de marfil para trucos; baulitos de charol; platos pequeños y pocillos de losa; vajillas completas de cobre blanco; cera blanca, clavo de comer²⁷⁵.

El *San Fernando* es un navío que hace sucesivos viajes entre Callao y Manila. Ya lo vimos en 1805 llegar al Callao desde Cádiz, para ir posteriormente al puerto filipino. En 1807 lo volvemos a tener en el Callao, procedente de Manila, según se desprende del Decreto de 12 de diciembre de ese año, por el que se manda

*"...no se exija a don Pedro Abadia, Segundo Factor de la Compañía de Filipinas, los 64,579 pesos 5 reales por derechos de los artículos que transportó la fragata "Hermosa Mexicana", procedente de Cádiz y el navío "San Fernando" de Manila"*²⁷⁶.

Este mismo navío parte del Callao para Filipinas, el 9 de diciembre de 1809, lleva a su bordo al Brigadier don Manuel Gonzales que se dirige a su Presidencia²⁷⁷.

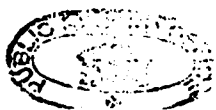
Para este viaje tenemos el invalorable testimonio del propio Comandante de la nave, el Capitán de Fragata don José Ignacio Colmenares, quien a su retorno al Callao eleva informe a José Pascual de Vivero. Dice Colmenares:

*"Sin alterar la derrota que se estableció en esta Capital para la navegación de la Fragata de la Real Compañía de Filipinas San Fernando con que di vela el 9 de Diciembre de 1809 para la Bahía de Manila, fondeé en ella a los noventa días, habiendo tocado en la rada de Humata de la Isla de Guaham, y su Gobernador asegurarme que las Islas de Filipinas no reconocían otra dominación que la de Fernando VII"*²⁷⁸.

"Pero doscientas leguas al Este de las baterías como cinco horas cargó un fuerte temporal del Norte, en que padeció mucho el buque, y me proporcionó conocer el malísimo estado del casco, por lo que pedí su reconocimiento, y practicado lo hallaron en tal estado que sólo la elección de los meses en que se hizo el viaje, pudo llevarme al destino sin arriivar: su carena duró con trescientos hombres de maestranza desde el 1º de Abril hasta el 15 de Septiembre; y el 24 del mismo di vela, sin embargo de ser este y el subsiguiente Octubre en los que reinan los horrosos Baguyes²⁷⁹, o tifones en los Mares de la India, China, Filipinas y Golfo de Marianas".

"El inmediato 25 desembarqué [sic] de la Bahía de Manila por Boca-Chica, y el 26 cargó un furioso temporal que con gran cerrazón y mares corrió desde el noroeste hasta el sur; nuestra situación era la más crítica, pues hallándonos rodeados de barcos e Islas precisaba mantener un esfuerzo de vela extraordinario, a favor del que y un prudente

LA defensa de la Patria contra el delirante enemigo que en su furor quería desolar esta ciudad heróica, no ha impedido que el Excmo. Señor Protector hiciera continuar los trabajos que han de ser la base de su prosperidad. Las ventajas de su puerto, su fácil comunicacion con el Asia, y la concurrencia de Europa en busca de sus frutos preciosos, van á constituirla el emporio del Sur. Este gran destino pide que con anticipacion se establezcan las bases sobre que debe girar nuestro comercio con los demas puntos de la tierra. Una junta de comerciantes ilustrados trabaja con empeño en arreglar los aranceles de derechos, en que conforme á las instrucciones de S. E. deben prevalecer la franqueza, la claridad y precision. Es necesario que con la libertad de la Patria salga su tráfico del confuso caos en que estaba enredado. Esta obra en que se desea la perfeccion correspondiente á las luces del siglo, y paternales deseos del Gobierno, requiere aun cuatro ó seis meses de trabajo para llegar á su fin. Exigiendo entre tanto la concurrencia de buques mercantes en el puerto del Callao un arreglo de derechos provisional, se publica el siguiente, en que se han unido los principios mas liberales sobre las mejores bases para hacer prosperar el comercio, y evitar la confusion de tantos y tan complicados derechos, que hacian perder el tiempo y la paciencia á los hombres activos que en él se ocupan.



Textos que consideran el comercio del Callao
"con los demás puntos de la tierra". *Public
Record Office*, texto fotográfico en el Archivo
Naval del Perú.

REGLAMENTO

PROVISIONAL

DE COMERCIO.



ARTICULO PRIMERO.

Se concede libre entrada en los puertos del Callao y Huanchaco á todo buque amigo ó neutral, procedente de Europa, Asia, Africa ó América, bajo las condiciones siguientes:

Art. 2. Todo buque amigo ó neutral que fondee en los mencionados puertos del Callao ó Huanchaco, deberá exhibir á las diez horas de haber dado fondo, una copia del manifiesto de todo el cargamento que conduce; firmada por el capitán ó sobrecargo, en el idioma de la nacion á que pertenece, y traducida aquella por el intérprete que nombre el gobierno, en el preciso término de 48 horas, se pasará á la aduana para los usos convenientes; procediendo el capitán ó sobrecargo á la inmediata descarga del buque, si le acomoda, ó debiendo de lo contrario dar la vela dentro de seis dias, contados desde aquel de su arribo al puerto, para cualquiera otro punto.

Art. 3. En el expresado término de 48 horas está obligado el capitán ó sobrecargó de la expedicion á nombrar un consignatario, el cual deberá ser precisamente ciudadano del estado del Perú.

Art. 4. En la descarga y demas operaciones de los citados buques, estarán sujetos sus capitanes ó sobrecargos á admitir los dependientes del Resguardo, las visitas, fondeos, y á pagar por él derecho de anclaje cuatro reales por tonelada en los buques extrangeros, y dos reales en los nacionales.

Art. 5. Todas las diligencias de aduana y demas que ocurran, deberán ser practicadas por el respectivo consignatario de cada buque, como que él es el único responsable á la autoridad por el pago de los derechos que adeude el cargamento que le sea consignado.

Letto -
17th October
to be at lito.
at least of the
above stated papers
5, in fact,
add to the duty
of his own
consignee

arresto nos libramos del empeño al anochecer del 27 con sólo haber perdido el botalón de bauprés y su tamborete”.

“Continué la derrota por el Norte de Luzón; y pasado el canal de Batanes, y Babuyanes nos cargó a las seis de la mañana del 11 de octubre un horrible baguyo en que eran inútiles el esfuerzo e inteligencia del hombre, y duró hasta las nueve y media de la noche, corriendo desde el Nordeste por Norte y Oeste hasta el Sudeste con tanta fuerza y mares tan gruesas del Nor-Oeste, Sudoeste y Sur que fué preciso para resistirlas la grande carena y admirables propiedades de este buque: Sin embargo perdimos el mastelero de bolacho con todas sus vergas velas y jarcias; se rindió la cofa de trinquete, se desempernó la Mayor, y se rindió el timón por la cabeza muriendo todo el ganado y aves”.

“Remediamos las averías del modo que lo permitieron las circunstancias, navegué para granjear los meridianos orientales de las Marianas y Tapory, cuyo golfo se pasó bajo continuos temporales del Sur Sudoeste al Oesnoroeste, y el 23 de Noviembre en la latitud Norte 34 grados 30' y longitud oriental de Londres 167 grados 57' se rindió el palo de Morana por debajo de los Canes y mas telero por la boca de tinaja de su tamborete, lo que se remedió rebajando el primero con cuatro gimelgas, y el segundo calándolo y asegurándolo con Portuguesas”.

“El 28 de Diciembre dimos vista a la Isla Guadalupe sobre la costa de la vieja California y aunque concurrían justas causas para arriivar a San Blas se determinó continuar la derrota exponiéndonos a grandes peligros sin embargo de haberse vencido el 30 del mismo el último mastelero de bolacho que teníamos guindado el que se aseguró con Portuguesas y calándolo treinta pulgadas”.

“El 15 de Marzo se dió vista a la Isla Mar Afuera de Juan Fernández y aunque me esforcé para tomar algunas aves y frutas en la de Tierra para cuarenta hombres escorbutados que tenía, a más de catorce cadáveres echados al agua, no lo logré por falta de viento continuando para la costa con la extrema necesidad en que me veía; donde en Valparaiso fondeé el 23 del citado mes a los ciento ochenta días de navegación muriendo dos hombres más en esta pequeña travesía, y otros dos en el Hospital de San Juan de Dios de los treinta y dos que cargados se pusieron en tierra”.

“El 31 recuperado algo unos pocos individuos, y tomando treinta hombres de reemplazo, marché para este puerto...”²⁸⁰.

Al Callao ingresa el 12 de abril de 1811, con doscientos días de viaje desde Cavite, de donde sale —según hemos dicho— el 24 de setiembre del año anterior. En estos doscientos días están comprendidos los ocho de permanencia en Valparaíso a donde llega de arribada²⁸¹.

Este viaje lleno de tantas peripecias, y que nos revela los peligros de la ruta, dura —en redondo— poco más de dieciséis meses.

El cargamento que bajo partida de registro de la Real Aduana de Manila, conduce la *San Fernando*, alias “El Príncipe de Asturias”, consiste en bultos que contienen efectos asiáticos: marquetas, trozos de ébano.

“Del Gobierno de Manila para entregar al Excmo. Señor Virrey:

2 Cureñas de batalla del calibre de a 4 con sus correspondientes armones.

1 Cajón con pertrechos pertenecientes a dichas cureñas.

3 Barriles con piedras de fusil.

4 Palancas

Suelto 4 Escobillones

2 Cubos, y

2 Boleas.

3.061 Bultos por todo Gaspar Yllas (Maestre del Buque)”²⁸².

La corbeta *Santa Rosa*, alias “la Ramoncita”²⁸³ al mando de su Capitán don Fernando Zualdea, sale de Manila el 16 de noviembre de 1809 y ancla “...en el Callao el 23 de mayo de 1810 por la noche ”,²⁸⁴ en un viaje que demanda ciento ochentiocho días de navegación. El cargamento que trae consiste en: efectos de la China, entre ellos: chucubites de lienzo blanco de Cantón, chucubites de lanillas azules de Suchew, picos de seda torcida, piezas de damascos surtidas, “*piezas de raso liso Canton*”, piezas de nankín negras, piezas de terciopelos lisos, obras de feligrana (sic), bolas de marfil para billar, juegos de café, té y chocolate; efectos de la India, entre ellos:

“150 piezas de casas

533 dhas. de emertis

99 dha. de muselinas Nansuk

4.397 dhas. de chitas finas

100 dhas. sirsakas

716 piezas de pañuelos de muselina, cada pieza de 10 pañuelos

465 dhas. de mucpulicat, de 8 en pieza

519 dhas. de ventipalen de 8 en pieza

2.937 dhas. de salempuris

177 dhas. de elefantes
47 dhas. de lienzos finos".

Entre los efectos de las islas Filipinas: rayadillos de algodón, cera blanca, velas de cera, añil y algalia²⁸⁵.

El 23 de diciembre de 1813 sale del Callao con destino a Manila la fragata *Ramoncita* o *Ramonita*, de la Real Compañía de Filipinas. Este viaje no es feliz, pues la fragata se pierde en la isla Guatrán, al mando de don José Tirado, piloto, graduado de Alférez de Fragata²⁸⁶.

En 1814, la corbeta *Descubierta* hace viaje a Manila, desde el Callao, al mando de su Comandante don Alonso de la Riva. Su destino es Cavite, a tres leguas de Manila²⁸⁷.

Ya hemos tenido ocasión de mencionar la llegada al Callao de la fragata *Vitoria*, alias "Manileña" en mayo de 1819²⁸⁸.

*

La travesía desde Calcuta, ciudad de la India a orillas del Hugli —uno de los brazos del Ganges— hasta el Callao, puede efectuarse en cien días, como es el caso del bergantín inglés *Rebeca*, que bajo el mando del Capitán Duy sale de ese puerto el 8 de noviembre de 1819 y arriba al Callao el 15 de febrero del año siguiente. Este bergantín toca en la boca de Valparaíso, pero no entra por estar cerrado dicho puerto; sigue hacia el Callao con la esperanza de la "venta de sus géneros"²⁸⁹. Sin embargo, dice Pezuela:

"Este Buque fué denunciado por el Cavildo (sic) Secular de benir (sic) de Calcuta, donde habia una peste horrosa: en conseq.a mandé q. saliese una legua fuera del Pte. á sotavento, incomunicado, y q. la Junta de Sanidad lo reconociese"²⁹⁰.

Pero el bergantín, seguramente tras una cuarentena, sigue su tráfico por estas aguas y así lo vemos retornar al Callao desde el puerto de Pisco, el 17 de junio de 1820, "...con carga de *Aguardientes*"²⁹¹. Tres días después, el 20 de junio, reanuda viaje, esta vez hacia Huanchaco y Pacasmayo, siempre con su Capitán Duy y con 32 marineros, y ahora para traer granos²⁹².

El tráfico entre Callao y Calcuta debe ser muy intenso en esta época. El 24 de diciembre de 1817 sale del Callao para ese puerto:

"...la fragata de la Compañía de Filipinas nombrada "Infante D. Carlos", llevando lo siguiente:

Comandante: el Teniente de Fragata D. José Valera	1
Oficiales menores y toda clase de tripulación.....	121
Barras de cobre	2.557
Rieles de idem	314
Plata acuñada	200.000 ²⁹³

Este Teniente de Fragata de la Real Armada, don José Valera, está de regreso en el Callao el 7 de agosto de 1819, como pasajero a bordo de la fragata inglesa *Merope*, que con su Capitán, el Teniente de Navío de la Real Marina Mr. Thom Lion emplea 136 días de navegación desde Calcuta. La fragata trae "...ropas de la India con destino a la Compañía de Filipinas"²⁹⁴.

La *Merope* inicia su viaje de retorno a Calcuta el 4 de noviembre del mismo año; lleva 400,000 pesos, producto del cargamento traído. En ella viaja por cuenta de la Compañía de Filipinas el comerciante don Juan Fermín, "...siendo esta la última expedición despachada desde el Perú, antes de que fuesen derogados los privilegios de la Compañía"²⁹⁵.

En setiembre de 1821 llega al Callao, procedente de Calcuta, la fragata inglesa *Harleston*, que bajo el mando de su Capitán don David Predffut, trae efectos de la India²⁹⁶.

En octubre del mismo año, se apresta a partir para Calcuta el bergantín *Columbia*, de nacionalidad inglesa. Esto se desprende de la consulta dirigida al General San Martín, su fecha 29 de octubre de 1821, "...sobre una solicitud de transporte de 130 quintales de estaño conducidos en el pailebot "*Dos Amigos*" procedente de Arica, el bergantín "*Columbia*" con destino a Calcuta"²⁹⁷. Pero el *Columbia* sólo sale para su destino a la una de la tarde del 15 de diciembre de ese año de 1821. Va al mando de su Capitán A. S. Clamend y con 21 individuos de capitán a paje. No lleva pasajeros y su carga consiste en aguardiente, vinos, lana de vicuña, efectos de Castilla y otros del país. El *Columbia* es un buque de 253 toneladas²⁹⁸.

*

Del mismo modo existe navegación hacia Otaheite, vale decir, hacia Tahití. El 13 de junio de 1826 llega al Callao procedente de dichas islas, el bergantín inglés *Gobernador Mac Quarre*, cargado de aceite de coco y otros productos²⁹⁹.

Este bergantín permanece en el Callao, poco más de un mes, hasta que el 18 de julio leva anclas con destino a Otaheite, su punto de partida. El Capitán de la nave es don Roberto Brincer³⁰⁰.

Hacia Macao, en la bahía de Cantón, se dirige la corbeta portuguesa *San Miguel*, en abril de 1807. El apresto de esta nave da lugar a un Decreto mandando que la Aduana del Callao no exija al factor de la Compañía de Filipinas los 47,500 pesos que importan los derechos del dinero embarcado para Macao, conforme a la exoneración creada por la Real Orden de 3 de agosto de 1805³⁰¹, que ya hemos reseñado.

La fragata angloamericana *Panther*, capitaneada por don Luis Bowers, sale del Callao el 25 de agosto de 1826 rumbo a Cantón³⁰².

*

María Lourdes Díaz-Trechuelo, experta en asuntos filipinos, en su valioso estudio sobre la Real Compañía de Filipinas menciona algunos viajes dentro del movimiento comercial con el Perú, que es necesario presentar.

La fragata *Placeres*, "despachada para Filipinas por la ruta del cabo de Hornos en 1785..." es el primer barco de la Compañía que toca el Callao; posteriormente arriba la *Astrea*, en 1786; la *Rufina*, en 1787; y por segunda vez la *Placeres* en 1788. Años más tarde, en 1795, llega la *Reina María Luisa* y en 1797, el *Rey Carlos*, con destino a Manila.

Debido al bloqueo de Cádiz por los ingleses, la Compañía no despacha ningún barco hacia el Callao y Manila en 1797 y 1798, sin embargo, al año siguiente ante la necesidad de abastecer las Filipinas de productos europeos, se envía a la fragata *Príncipe Fernando* junto con la *Sirena*, mas esta última es apresada "...por un convoy enemigo", mientras que el *Príncipe Fernando* regresa al punto de salida. El 1° de enero de 1800, sale nuevamente el *Príncipe Fernando*, en compañía de la *Barcelona*, pero a las pocas horas de la partida son apresados por un corsario inglés.

En 1803 llega la *San Rafael* procedente de Cavite, con destino final a Cádiz; sin embargo, por no encontrarse en perfectas condiciones la nave es enviada de regreso al punto de partida y en su lugar sigue el viaje a España la *Gertrudis* que ancla en el Callao en febrero de 1804, viaje que no concluye al ser capturada "...por el navío de guerra "Polifemo" que la condujo a Portsmouth con la consiguiente pérdida para la Compañía".

En 1810 la Compañía obtiene permiso para hacer una expedición de Londres al Callao. "Para ello fletó la fragata inglesa "Archiduque Carlos"...". Las fragatas particulares *El Alcides* y *La Cantabria* realizan en 1814 y 1816, respectivamente, sendas expediciones a flete.

El 1° de octubre de 1817 llega al Callao la fragata *San José* alias el *Rey Fernando*. Zarpa del puerto de Cádiz con destino a Calcuta por la vía del cabo de Hornos. Un año más tarde, la fragata *Nuestra Señora de Atocha* alias la *Reina María Isabel* sale en 1818 desde Cádiz hacia Lima. Junto con ella parte la fragata *San Fernando* o *Príncipe de Asturias*, que es destinada a Lima "...para evitar su deterioro en Cádiz, pues no había otra aplicación que darle de momento". El viaje es accidentado pero finalmente llegan el 5 de noviembre de 1818³⁰³.

NOTAS AL CAPITULO

1. DIARIO DE LIMA, del 11 de enero de 1781.
2. *Ibidem*, del 26 de enero de 1791.
3. *Ibidem*, del 24 de octubre de 1790.
4. MINERVA PERUANA, del 30 de marzo de 1805, N° 4.
5. *Ibidem*, del 26 de julio de 1806, N° 28.
6. *Ibidem*, del 8 de octubre de 1806, N° 39.
7. *Loc. cit.*
8. *Loc. cit.*
9. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. XI, N° 369, fol. 186.
10. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 316.
11. *Loc. cit.*
12. MINERVA PERUANA, del 6 de agosto de 1808, N° 35.
13. *Ibidem*, del 22 de agosto de 1810, N° 56.
14. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 319; pp. 318, 310 y otros que citaremos a continuación.
15. *Ibidem*, p. 317.
16. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, pp. 391-393.
17. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 319.
18. *Ibidem*, p. 321.
19. EL PERUANO, del 24 de enero de 1812, N° 7.
20. *Ibidem*, del 28 de abril de 1812, N° 34.
21. GACETA DEL GOBIERNO, del 29 de mayo de 1813, N° 47.
22. EL INVESTIGADOR, del 13 de julio de 1813, N° XIII.
23. MEDINA, José... *La Imprenta en Lima*.— T. IV, p. 135.
24. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 322.
25. GACETA EXTRAORDINARIA DEL GOBIERNO, del 18 de marzo de 1816, N° 23.
26. GACETA DEL GOBIERNO, del 9 de abril de 1816, N° 30.
27. *Ibidem*, del 22 de junio de 1816, N° 50.
28. *Ibidem*, del 7 de agosto de 1816, N° 62.
29. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*— p. 91.
30. *Ibidem*, p. 93.
31. *Loc. cit.*
32. *Ibidem*, p. 91.
33. *Loc. cit.*
34. *Ibidem*, p. 93.
35. *Loc. cit.*
36. GACETA DEL GOBIERNO, del 8 de enero de 1817, N° 2.
37. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 99.
38. *Loc. cit.*
39. *Ibidem*, p. 122.
40. *Ibidem*, pp. 122-123.
41. GACETA DEL GOBIERNO, del 18 de abril de 1817, N° 26.
42. *Ibidem*, del 5 de julio de 1817, N° 47.
43. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 123-124.
En el capítulo VI "Los Refuerzos de la Metrópoli", se considera el tema de los auxilios que vienen con Canterac. Ahora, se atiende únicamente al fenómeno del viaje y a sus circunstancias.
44. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 124-125.
45. *Ibidem*, p. 125.
46. *Ibidem*, p. 129.
47. *Ibidem*, pp. 129-130.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

48. *Ibidem*, p. 176.
49. *Ibidem*, p. 187.
50. *Loc. cit.*
51. *Ibidem*, p. 162.
52. *Ibidem*, p. 165.
53. *Ibidem*, p. 168.
54. *Ibidem*, pp. 171-172.
55. *Ibidem*, pp. 177-178.
56. *Ibidem*, p. 202.
57. *Loc. cit.*
58. *Ibidem*, p. 209.
59. *Ibidem*, p. 202.
60. *Loc. cit.*
61. *Ibidem*, p. 203.
62. *Ibidem*, p. 202.
63. *Ibidem*, p. 203.
64. *Ibidem*, p. 210.
65. *Ibidem*, p. 211.
66. Pezuela las llama inicialmente fragatas, pero luego las designa como corbetas.
67. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 210-211.
68. *Ibidem*, p. 214. *Gaceta del Gobierno*, del 15 de enero de 1818, N° 4.
69. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 232.
70. *Ibidem*, pp. 245-246.
71. *Ibidem*, p. 245.
72. *Ibidem*, p. 246.
73. *Loc. cit.*
74. *Loc. cit.*
75. *Ibidem*, p. 262.
76. *Ibidem*, p. 370.
77. *Loc. cit.*
78. *Loc. cit.*
79. *Ibidem*, p. 345.
80. *Ibidem*, p. 370.
81. Obsérvese que el número de naves varía según las noticias que da Pezuela. Eran tres al salir de Panamá; ocho al llegar a Punta de Arenas, y ahora nueve al llegar a Paita.
82. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 360-361.
83. *Loc. cit.*
84. El Virrey menciona que en el convoy viene una sola fragata, seguramente la *Begoña*, que parte desde el Callao. Sin embargo ahora consigna a la *Margarita*, que también es fragata mercante y se incorpora a este convoy, posiblemente desde Punta de Arenas, siendo ésta la novena nave que llega a Paita.
85. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 365.
86. *Ibidem*, p. 370.
87. *Ibidem*, p. 383.
88. El mismo día en que le llega la noticia de la salida del convoy de Paita.
89. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 365.
90. *Ibidem*, p. 370.
91. *Ibidem*, p. 383.
92. *Ibidem*, p. 342.
93. *Ibidem*, p. 264.
94. *Ibidem*, p. 342.
95. *Ibidem*, p. 387.
96. *Ibidem*, p. 396.
97. *Loc. cit.*

NOTAS AL CAPITULO

98. El General Osorio sale de Panamá el 23 de abril para Chagres, donde se embarca en la corbeta inglesa de guerra *Safiro*, su Capitán don Enrique Hart, el 7 de mayo, con destino a Jamaica, a donde llega el 17 del mismo mes. *Ibidem*, p. 499. El 4 de julio de 1819 llega a la Habana con Joaquina, su esposa, y los pequeños hijos del Virrey Pezuela, Juanito y Pepito. Arregla su viaje para Cádiz en la corbeta de guerra española *Maria Francisca* que debe salir el 14. Sin embargo, el 6 enferma de vómito negro, y muere el día 9. La joven viuda y sus pequeños hermanos viajan a Cádiz en la mencionada corbeta, el día 20 de julio. *Ibidem*, p. 677.
99. *Ibidem*, p. 489.
100. *Ibidem*, p. 504.
101. *Loc. cit.*
102. *Ibidem*, pp. 504-505.
103. *Ibidem*, p. 541.
104. *Loc. cit.*
105. *Loc. cit.*
106. *Ibidem*, p. 542.
107. *Ibidem*, p. 546.
108. *Ibidem*, p. 637.
109. *Ibidem*, p. 707.
110. *Ibidem*, p. 671.
111. *Ibidem*, p. 720. Puede discutirse la identificación del *Mercedes*.
112. *Loc. cit.*
113. *Ibidem*, p. 691.
114. *Loc. cit.*
115. *Ibidem*, p. 741.
116. *Ibidem*, p. 703.
117. *Ibidem*, p. 724.
118. *Ibidem*, p. 806.
119. EL PERUANO, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
120. ALCEDO, Antonio de.. *Diccionario Geográfico-Histórico de América*.— T. IV, pp. 576-578.
121. *Ibidem*, T. II, pp. 570-571.
122. *Ibidem*, p. 571.
123. *Loc. cit.*
124. *Ibidem*, T. IV, p. 404.
125. *Loc. cit.*
126. *Loc. cit.*
127. *Disertación histórica y política sobre el comercio del Perú*, en el *Mercurio Peruano*, edición facsimilar, T. I, N° 25, cuadro demostrativo N° 7.
128. DIARIO DE LIMA, del 5 de noviembre de 1790.
129. *Loc. cit.*
130. En el DIARIO DE LIMA, del domingo 3 de octubre de 1790, se lee el siguiente aviso: "*Los Dueños de Embarcaciones, que quisieren hacer notorias las salidas de sus Buques, pueden, si es de su agrado, anunciar al Editor, por medio de las Caxuelas, los días destinados, y los Puertos á donde se dirigen para publicarlo*".
131. *Ibidem*, del 5 de noviembre de 1790.
132. *Ibidem*, del 10 de setiembre de 1791.
133. *Ibidem*, del 15 de octubre de 1791.
134. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, del 12 de agosto de 1792, T. V, N° 168, fol. 244.
135. Soconuzco o Soconusco, es una Provincia y Alcaldía Mayor del Reino de Guatemala. Es muy fértil, y produce especialmente cacao, que es el de mejor calidad de toda América. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, p. 563.
136. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, del 12 de agosto de 1792, T. V, N° 168, fol. 244.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

137. MINERVA EXTRAORDINARIA, del 31 de mayo de 1806, N° 21.
138. MINERVA PERUANA, del 8 de julio de 1806, N° 26.
139. *Ibidem*, del 10 de abril de 1807, N° 22.
140. *Loc. cit.*
141. *Ibidem*, del 4 de julio de 1808, N° 30.
142. *Ibidem*, del 8 de julio de 1808, N° 31.
143. Provincia y Alcaldía Mayor del Reyno de Guatemala. La conquista el Capitán Diego Mazariegos en 1531. Tiene grandes bosques de pinos, cipreses, cedros y nogales. Produce con abundancia maíz, ganado de cerda, miel, algodón, grana, cacao y mucha pimienta y achote. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, pp. 486-487.
144. MINERVA PERUANA, del 8 de julio de 1808, N° 31.
145. A.H.M.H.C. ... Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos. Año 1807, p. 480.
146. MINERVA PERUANA, del 7 de setiembre de 1808, N° 41.
147. *Loc. cit.*
148. *Ibidem*, del 8 de agosto de 1809, N° 53.
149. *Loc. cit.*
150. *Ibidem*, del 2 de agosto de 1810, N° 52.
151. *Loc. cit.*
152. EL INVESTIGADOR, del 5 de agosto de 1814, N° 36.
153. GACETA DEL GOBIERNO, del 18 de julio de 1817, N° 50.
154. *Ibidem*, del 12 de julio de 1817, N° 49.
155. *Loc. cit.*
156. PEZUELA, Joaquín de la .. *Op. cit.*, p. 707.
157. Conviene aclarar que Pezuela menciona en este punto a la "Corveta Paz", pero es evidente que se trata de la misma que antes llama Paz y Religión.
158. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 724.
159. *Ibidem*, p. 727.
160. GACETA DEL GOBIERNO, del 10 de noviembre de 1821, N° 36.
161. DIARIO DE LIMA, del 20 de noviembre de 1822.
162. EL PERUANO, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
163. *Ibidem*, del 20 de setiembre de 1826, N° 32.
164. *Loc. cit.*
165. *Ibidem*, del 27 de setiembre de 1826, N° 34.
166. MELENDEZ, Carlos y VILLALOBOS, Hilario... *Gregorio José Ramírez.*— pp. 106-107.
167. No hemos podido ubicar este puerto, a pesar de minuciosa búsqueda. Creemos que se trata del puerto de Monterrey sobre una península al Sur de la bahía del mismo nombre, y que fue fundado por los españoles en 1770; arrasado por un corsario francés, fue reedificado cinco años después, convirtiéndose hasta 1847 en capital de California.
168. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 371.
169. *Ibidem*, p. 386.
170. *Loc. cit.*
171. *Ibidem*, p. 384.
172. *Ibidem*, p. 386.
173. *Ibidem*, p. 458.
174. GACETA DEL GOBIERNO, del 3 de enero de 1818, N° 1.
175. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 408.
176. *Loc. cit.*
177. DIARIO DE LIMA, del 21 de octubre de 1790.
178. *Loc. cit.*
179. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 291.
180. *Ibidem*, p. 580.
181. *Ibidem*, p. 626.
182. *Ibidem*, p. 639.
183. *Ibidem*, p. 580.

NOTAS AL CAPITULO

184. EL PERUANO, del 29 de julio de 1826, N° 17.
185. MINERVA PERUANA, del 30 de abril de 1805, N° 8.
186. GACETA DEL GOBIERNO, del 10 de julio de 1825, N° 3. Este complejo tema de los buques que enrumban al Asia se estudia en el capítulo XVIII: "El Viaje de los Capitulados en Ayacucho", mas, aquí se trata con el apoyo del testimonio de Pezuela y con énfasis especial en las circunstancias de los viajes.
187. GACETA DEL GOBIERNO, del 10 de julio de 1825, N° 3.
188. *Ibidem*, del 28 de julio de 1825, N° 8.
189. *Loc. cit.*
190. *Loc. cit.*
190. *Loc. cit.*
191. *Loc. cit.*
192. *Loc. cit.*
193. *Loc. cit.*
194. *Loc. cit.*
195. *Loc. cit.*
196. *Loc. cit.*
197. *Loc. cit.*
198. *Loc. cit.*
199. *Loc. cit.*
200. *Ibidem*, del 10 de julio de 1825, N° 3.
201. MINERVA PERUANA, del 31 de mayo de 1806, N° 21.
202. *Ibidem*, del 25 de agosto de 1808, N° 38.
203. *Loc. cit.*
204. *Ibidem*, del 16 de octubre de 1805, N° 32.
205. *Loc. cit.*
206. *Ibidem*, del 23 de octubre de 1805, N° 34.
207. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 510.
208. Se refiere el Virrey al intento de Gómez, Espejo y Alcázar.
209. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 510.
210. *Loc. cit.*
211. *Ibidem*, p. 449.
212. *Ibidem*, p. 454.
213. *Ibidem*, p. 449.
214. *Loc. cit.*
215. *Loc. cit.*
216. *Ibidem*, pp. 453-454.
217. Tal vez se refiera a la fragata inglesa *Inspector*, que procedente de las Islas Huano (sic) ancla en el Callao en la madrugada del día 4 de mayo de 1819, PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 454.
218. Carta anónima de uno de los agentes patriotas en el Perú, que se firma "Señor el soldado", su fecha Lima, 28 de octubre de 1819, en D.A.S.M. ...T. VII, p. 152.
219. Por Orden de 2 de mayo de 1796 el Rey habilita "el puerto de San Blas para el comercio reciproco de la mar del Sur, de frutos y generos prohibidos por el art. 3 de la Real Cédula de 17 de Enero de 1774", en MATRAYA, Juan J. ... *El Moralista*, T. I, p. 447.
220. MINERVA PERUANA, del 22 de agosto de 1805, N° 23.
221. *Loc. cit.*
222. *Loc. cit.*
223. EL PERUANO, del 28 de abril de 1812, T. II, N° 34.
224. EL INVESTIGADOR, del 5 de agosto de 1814, N° 36.
225. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 218.
226. *Ibidem*, p. 291.
227. GACETA DEL GOBIERNO, del 14 de marzo de 1818, N° 19.
228. *Loc. cit.*
229. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 306.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

230. *Ibidem*, p. 576.
231. *Loc. cit.*
232. *Loc. cit.*
233. *Ibidem*, pp. 576-577.
234. *Ibidem*, p. 577.
235. EL PERUANO, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
236. *Ibidem*, del 27 de setiembre de 1826, N° 34.
237. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
238. GACETA DEL GOBIERNO, del 22 de junio de 1816, N° 50.
239. *Loc. cit.*
240. *Ibidem*, del 4 de julio de 1816, N° 53.
241. *Loc. cit.*
242. *Ibidem*, del 7 de agosto de 1816, N° 62.
243. EL PERUANO, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
244. MATRAYA, Juan J. ... *Op. cit.*, T. I, p. 386.
245. *Ibidem*, p. 375.
246. *Ibidem*, p. 386.
247. *Ibidem*, p. 417.
248. *Ibidem*, p. 431.
249. *Ibidem*, pp. 431-432.
250. *Ibidem*, p. 447.
251. *Ibidem*, p. 485.
252. *Ibidem*, p. 533.
253. *Loc. cit.*
254. *Ibidem*, pp. 488-489.
255. *Ibidem*, p. 510.
256. *Ibidem*, pp. 532-533.
257. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. I, N° 14, fol. 131.
258. A.H.M.H.C. ... Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos. Año 1795, p. 292.
259. Se refiere a la Real Cédula del 12 de julio de 1803, que legisla sobre la existencia, operaciones y gobierno de la Real Compañía de Filipinas, reuniendo en sí toda la dispersa legislación anterior, como por ejemplo la Real Orden de 20 de julio de 1793 que específicamente habla sobre la navegación en tiempo de guerra.
260. A.H.M.H.C. ... Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos. Año 1805. p. 359.
261. MINERVA PERUANA, del 8 de marzo de 1805, N° 1.
Lourdes Díaz-Trechuelo sobre este viaje refiere: en febrero de 1805 llega al Callao la fragata *Nuestra Señora de la Paz*, de retorno a Cádiz, esta fragata sale del puerto español en noviembre de 1802, toca Callao en marzo del año siguiente, mas al llegar a Cavite, en julio de 1803 es retenida hasta 1804, año en que se le apresta para su regreso a España. Sin embargo, no llega a su destino final, pues se ordena su inmovilidad. DIAZ-TRECHUELO, Maria Lourdes... *La Real Compañía de Filipinas*, p. 232.
262. MINERVA PERUANA, del 8 de marzo de 1805, N° 1.
Igualmente, Lourdes Díaz-Trechuelo comenta que al *San Fernando*, no se le permite salir, pues desde noviembre del año anterior se determina la orden de cerrar los puertos de América; luego de reiteradas solicitudes para seguir viaje a Manila, logra autorización de salida y zarpa en julio de 1805. DIAZ-TRECHUELO, Maria Lourdes... *Op. cit.* pp. 232-233.
263. MINERVA PERUANA, del 8 de marzo de 1805, N° 1.
264. *Ibidem*, del 22 de marzo de 1805, N° 3.
265. *Loc. cit.*
266. *Ibidem*, del 6 de abril de 1805, N° 6.
267. *Loc. cit.*

NOTAS AL CAPITULO

268. *Loc. cit.*
 269. *Ibidem*, del 3 de setiembre de 1806, N° 32.
 270. *Loc. cit.*
 271. *Loc. cit.*
 272. *Ibidem*, del 7 de enero de 1808, N° 2.
 273. *Loc. cit.*
 274. *Loc. cit.*
 275. SUPLEMENTO A LA MINERVA PERUANA, del 19 de enero de 1808, N° 4.
 276. A.H.M.H.C. ... Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos. Año 1807, p. 496.
 277. URTEAGA, Horacio... *Un inédito valioso*.— En la Revista Histórica, T. II, p. 413.
 278. Debemos recordar que es la época en que Fernando VII está cautivo.
 279. Nombre con que se conocen los huracanes en Filipinas.
 280. Parte de José Ignacio Colmenares, su fecha 12 de abril de 1811, a don José Pascual de Vivero, en BAZAN, Alvaro de... *Archivo*.— Sección Expedientes de Indias, Doc. N° 1922, del 2 de setiembre de 1811, anexo 1, fols. 144-146.
 281. *Ibidem*, anexo 2, fol. 146.
 282. *Loc. cit.*
 283. En la relación de buques de la Marina del Perú, matriculados en el Apostadero del Callao desde el 1° de enero de 1808 hasta 1821, aparece como fragata *Santa Rosa de Lima*, alias "Ramoncita", ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*.— T. I, p. 109.
 284. MINERVA PERUANA, del 26 de mayo de 1810, N° 36.
 285. *Loc. cit.*
 286. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 296.
 287. *Ibidem*, pp. 320 y 312; y 322 y 306.
 288. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 449 y 454.
 289. *Ibidem*, p. 653.
 290. *Ibidem*, p. 654.
 291. *Ibidem*, p. 724.
 292. *Ibidem*, p. 726.
 293. *Ibidem*, p. 205.
 294. *Ibidem*, p. 504.
 295. *Ibidem*, p. 552. DIAZ-TRECHUELO, María Lourdes... *Op. cit.*, p. 235.
 296. GACETA DEL GOBIERNO, del 3 de octubre de 1821, N° 25.
 297. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 34, 29 de octubre.
 298. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 304, Doc. 128. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
 299. EL PERUANO, del 17 de junio de 1826, N° 6.
 300. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
 301. A.H.M.H.C. ... Reales Cédulas, Reales Ordenes, Decretos, Autos y Bandos. Año 1807, p. 480. 18 de abril.
 302. EL PERUANO, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
 303. DIAZ-TRECHUELO, María Lourdes... *Op. cit.*, pp. 228 a 235.

Capítulo XXXI

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS IV

CRONSTADT, HAMBURGO, PUERTOS HOLANDESES, PENZANCE, LIVERPOOL, GIBRALTAR, BURDEOS, LISBOA

En la etapa emancipadora aparecen naves rusas en las costas peruanas. El 27 de marzo de 1817 llega al Callao el navío mercante *Kutusoff* y el 3 de abril hace lo mismo la fragata *Suwarous*. Ambos vienen del puerto de Cronstadt¹.

El *Kutusoff* tiene por Capitán al Teniente de la Marina Real rusa Mr. Hagenmeister y la *Suwarous* al Teniente de la Marina Imperial Mr. Gonasindin². Ambos parten de Cronstadt el 19 de setiembre de 1816 y llegan al Janeiro el 19 de diciembre³, es decir, con tres meses de navegación. En el puerto brasileño permanecen un mes, hasta el 19 de enero del año siguiente en que reanudan su viaje⁴.

El *Kutusoff*, que tiene

"...6 Oficiales de guerra y cincuenta y nueve individuos de tripulación...", que está *"...armado con 16 cañones de varios calibres, 100 fusiles, 20 pistolas y 10 sables"* trae por carga *"...jarcias y lenceria, con destino a sus establecimientos del Noroeste"*⁵.

Al entrar al Callao afirma que lo hace para esperar a la fragata *Suwarous* y para agenciarse víveres. Viene con recomendación del Enviado Español en San Petersburgo, don Ignacio Pérez de Lema⁶.

La opinión que sobre estas naves se forma el Virrey no es positiva, pues dice que en los días que permanecen en el Callao, sus Comandantes

"...intentaron vender algunos objetos que no consiguieron sino clandestinamente, como se cree, excepto 100 fusiles que les compró el Gobernador a 15 pesos"⁷.

Agrega que

"Por las costas de Abajo, singularmente en Tumbes, hicieron un contrabando vergonzoso, cuando estaban mandados ambos buques por Oficiales de la Marina Imperial, de quienes no debía esperarse y mucho menos trayendo recomendación del Enviado Español"⁸. "Tal conducta, —sentencia Pezuela— de que dió parte el Gobernador de Guayaquil, y el Comandante Militar de Tumbes, es impropia del nombre de la Marina rusa y fué el primer ejemplar que se ha visto de esta clase"⁹.

Otro puerto europeo con el que existe alguna vinculación es Hamburgo, a orillas del río Elba. Desde ese puerto llega al Callao el 9 de julio de 1806 "... la fragata amburguesa [sic] Ansiática de porte de 450 toneladas, su capitán Guillermo Janss y sobrecargo D. Juan Guse..."¹⁰. La nave sale de Hamburgo el 16 de diciembre de 1805,

"...pero hallándose el barco muy ligero, tuvieron que entrar en Gravesend¹¹ el 2 de Enero para tomar lastre y repararse; el 18 del mismo habiéndose hecho á la vela, el piloto les hechó sobre un banco de arena, y para reparar los daños tuvieron que entrar en Plymouth¹² el 7 de Febrero, de donde salieron el 19 despues de haberse reparado las averias"¹³.

La Ansiática

"...trae 27 hombres de tripulacion, 2 cañones montados y 8 por lastre en bodega. Conduce fierro, azero (sic), cerveza, paños finos, lienzerias, coches, muebles, vidrios, loza, espejos, muestras y pendulas, hilo de lino y algodón, merceria, batistas y cambreis, colchado de algodón, casimires, sarazas, medias de algodón y panas. El valor de su cargamento asciende á 280 D pesos de principales"¹⁴.

En el detalle de este cargamento vale mencionar: 100 cabos de "bayetas de pellon", 3,512 piezas de bretañas contrahechas, 100 piezas de estopillas floreadas, 256 piezas de pañuelos de Asia, 120 piezas de percalas, 75 piezas de lienzo contrahecho de Holanda, 25 piezas de lienzo de Flandes, 44 piezas de paño inglés, 372 piezas de gasa, 145 piezas de clanes batistas, 120 sobrecamas de algodón, 24 piezas de pañuelos de cambray, 2 docenas de pañuelos de seda, 5 piezas de bayetones, 15 cajones de merceria, 3 cajones de juguetes para niños, 5 cajones de porcelana, 6 docenas de paraguas, "6 coches de última moda", 27 cajones de muebles, 600 barricas de acero, 120 barricas de cerveza, 658 quintales de fierro, 36 cajones de cristales de bucosidad, 81 cajones de vidrios planos, 1 cajón de lunas para espejos, 160 cajas de

loza inglesa, 333 gruesas de agujas para costura, 348 libras de alfileres, 318 relojes de oro, plata y "similar"¹⁵

La fragata permanece en aguas peruanas poco más de cinco meses, al cabo de los cuales emprende el viaje de retorno a su puerto de origen. En efecto, la *Ansiática* parte para Hamburgo el 13 de diciembre de 1806, siempre al mando de su Capitán don Guillermo Yanss (sic) y con su Maestre y Sobrecargo don Juan Giese (sic), y llevando por carga "...2100 barr. de cobre, 1557 caxones cascarilla, 84 sacos lana de vicuña, 79.618 lib. de cacao, 20 caxon. asucar (sic), 4 caxoncitos con muestras de cascarilla, y 42 D pesos en plata"¹⁶.

Aunque no con la frecuencia de las rutas anteriores, existe navegación con los puertos holandeses y sus colonias en las llamadas Indias Holandesas. Así, el 20 de mayo de 1824 llega al Callao "...la corbeta de guerra holandesa *Linz* procedente de uno de sus puertos, de donde zarpó el 10 de septiembre..."¹⁷ del año anterior. Por tanto el tiempo que emplea hasta el Callao es de ciento noventidós días. La *Linz* antes de entrar al Callao hace escala "...en Buenos Aires y en Valparaíso, dando la vela de este último el 10 del corriente mes, su comandante Mr. Willink"¹⁸. El tiempo de navegación para esta última etapa es de diez días. De Valparaíso trae la noticia que los comerciantes ingleses residentes allí

"...habían recibido y era vulgar en dicho punto, de haber salido en principios de noviembre de la bahía de Cádiz con destino á estos mares, la escuadra española compuesta del navío "*Asia*", de cinco fragatas y una corbeta. Se conjeturaba que á la fecha debía de estar en el puerto de Chiloé. Añade que con motivo de esta noticia la expedición que debía salir de Valparaíso para invadir á dicha provincia de Chiloé quedaba en suspensión"¹⁹.

La corbeta holandesa llega al Callao "...con movito de refrescar y proveerse de víveres y agua para continuar su viaje á Batavia"²⁰, en la isla de Java y capital de las Indias Holandesas.

*

A pesar de los problemas que existen con Inglaterra, hay tráfico marítimo con sus puertos, aunque es necesario recordar —como lo hace el Padre Vargas— que la lucha de esas horas entorpece dicho movimiento por la inseguridad de la navegación²¹. La presencia de embarcaciones inglesas en nuestras costas es preocupación permanente para los gobernantes, sobre todo para el Virrey Pezuela quien —como hemos visto y veremos luego— los acusa de ayudar a los "insurgentes".

En enero de 1808 llega a Penzance, "...una embarcacion llamada "*John Parisch*", que salió del Callao en 2 de septiembre..."²² de 1807. El tiempo de navegación es de aproximadamente cuatro meses. Por esta nave se sabe en Inglaterra "...que el 18 de

agosto [1807] llegó a Lima la noticia de la derrota de los ingleses en Buenos-Aires; [y] que esta nueva produjo la mayor alegría en todos los limeños..."²³.

En el Diario de Gobierno del Virrey Pezuela leemos que el 12 de marzo de 1817 sale del Callao, directamente para Londres, una fragata inglesa cuyo nombre no se menciona²⁴. Dice el Virrey que en ella

"...y por mano de Abadia²⁵ caminó el pliego duplicado al Excmo. Sr. Ministro de la Guerra bajo cubierta de nuestro Embajador en Londres, con el parte duplicado del desgraciado suceso de Chile²⁶... y tambien di cuenta del desgraciado suceso al expresado Sr. Embajador"²⁷.

El 29 de enero de 1818 entra "...en el Callao la Fragata ballenera inglesa "Aguila" procedente de Londres con 6 meses de navegación"²⁸. El Capitán de esta fragata es Roberto Cole, quien

"...declara que al pasar a la vista de Juan Fernández²⁹, envió a Tierra una chalupa y halló solamente dos soldados escondidos, que eran parte de la guarnición que tenia la isla cuando la tomaron los insurgentes después de la pérdida del Reino de Chile y su Presidente Marcó de resultas de la Batalla de Chacabuco. Estos dos soldados pudieron esconderse, al tiempo que los insurgentes evacuaron aquella isla y en la "Aguila" viene uno, llamado Miguel Espinosa, perteneciente al Batallón de Concepción, el otro soldado su compañero lo trasbordó a la ballenera inglesa nombrada "Húsar", Capitán Beker, para que lo condujese al Reino de Chile de donde era natural"³⁰.

La fragata inglesa Ap sale para Londres el 4 de abril de 1818, sin duda con escala en el Janeiro. Tiene por Capitán a Juan Kent³¹. En ella el Virrey envía plegos para el Embajador español en el Janeiro, dándole cuenta del estado militar y político de América del Sur, y para el Embajador español en Inglaterra. En estos pliegos Pezuela se queja de la conducta de los extranjeros —ingleses y angloamericanos— en aguas de América española, pues introducen fusiles, armas blancas y municiones para los "rebel-des". Califica el Virrey de "cruel" la "...guerra que nos hacían los extranjeros con toda clase de auxilios de aquéllos"³². Para contrarrestar esta situación, escribe Pezuela

"Encargué al mismo tiempo al Sr. Embajador en Londres que viese de contratar un cargamento de armas para el Callao si las razones politicas no se lo impedian, porque me hallaba escaso de todas clases, poco útiles las que tenía y sin esperanzas de la Península, donde las habia pedido repetidas veces, expresándoles, por fin, que era tan urgente esta medida que sin ella no podia sostener la guerra en estos países y le señalé las especies siguientes:

*Una corbeta de guerra de 24 cañones de a 12.
4.000 fusiles nuevos, con sus ballonetas.
1.500 pares de Pistolas.
1.500 sables con baina de acero*"³³.

Otro viaje hacia Inglaterra, con escala en el Janeiro, es el que realiza la corbeta de guerra inglesa *Fine*, que parte del Callao el 2 de junio de 1820. Dice el Virrey que a solicitud del Comercio de Lima y con el apoyo del Tribunal del Consulado, esta corbeta lleva el registro de la plata siguiente:

<i>"Caudal</i>	<i>Dros. Reales</i>	<i>Id. Consular.s</i>	<i>Total</i>
3.008.513	300.837	164.759	465.596" ³⁴ .

El 18 de junio de 1820, llega al "...Callao la fragata ballenera Inglesa "*R.l Sabrina*", procedente de Londres, de donde salió el 12 de Febrero: su Capitán *Russell*, con 20 Individuos de Capitán á *Page* (sic)"³⁵. Emplea esta ballenera 127 días para el recorrido y según anuncia su capitán, "...supe en la mar por otro *Balle-nero*, que habian pagado los enemigos toda la gente de su *Es-quadra*"³⁶.

Para confirmar lo que hemos dicho sobre las dudas que siempre tiene Pezuela respecto de los buques ingleses y sus capitanes, así como sus acusaciones de favorecer el contrabando y auxiliar a los insurgentes, mencionaremos lo que el Virrey expresa en su Diario, aunque debemos adelantar que —como veremos luego— al final de su mandato variaría en parte de opinión.

*

Dice el Virrey que el 2 de abril de 1820 arriba al Callao la corbeta de guerra inglesa *Glaney*, que viene desde Valparaíso recorriendo los puertos de Arica, Ilo y Chilca, "...baxo el pretesto de perseguir unos piratas q. habian hecho daño á sus balle-neros"³⁷.

Sin embargo Pezuela afirma que esto es sólo aparente, que no es cierto, y que en realidad la *Glaney* busca dar protección al "...*Contrabando de Buq.s de su Nación*"³⁸.

Pezuela no cree en la afirmación del capitán de la *Glaney*, quien incluso le pide auxilios en todos los puertos³⁹.

El Virrey se niega a esta petición y además le prohíbe recorrer esos "...*puertos y los de toda la Costa de abajo como se proponía*", por lo que el capitán no puede más que fondear en el Callao en la fecha señalada⁴⁰.

Uno de los buques que en opinión de Pezuela es protegido por la *Glaney*, es el bergantín inglés *Nightingale*, que ancla en el Callao el 31 de marzo, "...*diciendo que venía de Liberpól* (sic), *al mismo tiempo q. un marinero declara ser éste uno de los Buq.s q. protegía la "Glaney" y era falso quanto decía el Capitán*"⁴¹. Además el capitán del *Nightingale* entra en el Callao "...*sin papeles de*

EL SUPREMO

Los Naveros de la mar del Sud pueden lisonjearse de haber asegurado sus propiedades en el Pacifico con el considerable incremento que rapidamente ha tomado nuestra armada naval, a impulso de los desvelos del Gobierno, y de la opinion de nuestra justa causa. Mas para que los buques de la marina mercante del Estado puedan navegar libremente y quedar a cubierto de las agresiones y piraterias, sosteniendo al mismo tiempo aquellos la gloria y el respeto del Pavillon Peruano.

He acordado y decreto :

1. Se notifica nuevamente el cumplimiento en todas sus partes del supremo decreto Protectoral de 21 de Noviembre pasado que establece los requisitos y formalidades necesarias para obtener patentes de mercancia.
2. Los propietarios ó consignatarios de los buques mercantes del Perú que se hallasen anclados en la bahia del Callao se presentarán por conducto del Director general de Marina en solicitud de las patentes de que trata el articulo anterior en el termino de quince dias, y en el de cuatro meses todos los que estuviesen en los demas puertos del Pacifico de los Estados Independientes de Amé-

DELEGADO.

rica: este se prórrogará mas ó menos segun las circunstancias que hayun motivado la demora de las embarcaciones.

3. Los Comandantes de los Buques de guerra de la marina del Perú, quedan encargados de hacer un prolijo reconocimiento a todos los buques mercantes del Estado en cualquier punto, que se encuentren para evitar que estos cumplido el termino citado naveguen sin las licencias y patentes respectivas; en cuyo caso deberá el Comandante marinar la embarcacion que hubiese sorprendido, y remitirla en entredicho al Puerto del Callao a cargo de un oficial de guerra en donde será juzgada conforme á ordenanza.

4. Los buques mercantes no entrarán en el goze de los privilegios que por las leyes y reglamentos de Comercio estan concedidos a los nacionales del país: hasta tanto que estos no se hubiesen matriculado, ni menos podran enarbolarse la bandera del Perú sin dicho requisito.

5. El Ministro de Estado en el Departamento de Marina queda encargado de comunicar este decreto á quienes corresponde para su notoriedad y cumplimiento. Imprimase, publíquese por bando, é insertese en la gaceta oficial. Dado en el palacio del supremo gobierno en Lima á 10 de Abril de 1822.—3.º—Firmado.—Torre-Tagle.—Por órden de S. E.—Tomás Guido.

pertenencia del Buque, patente ni diario de su navegación” según manifiesta el Capitán del Puerto en el parte que pasa al Comandante del Apostadero, a fin de que proceda “...con arreglo á la Ley, de cuias (sic) resultas hubo varias reclam.s de parte del Com.te de la “Glaney”, con la altanería —dice Pezuela— q. he observado s.pre en los Com.tes de Buq. de G.rra Ingleses”⁴².

Parece que las necesidades de la guerra y las instancias de la Junta de Arbitrios hacen que Pezuela vea de manera distinta el asunto del *Nightingale*⁴³. El 24 de abril de ese año de 1820 la Junta de Arbitrios le propone al Virrey

“...q.e permitiese al Berg.n Francés “Telégrafo” su descarga y venta de géneros, lo mismo al Inglés “Nitingale” (sic), y á la Fragata “Luisa” el q.e también descargase arinas (sic) q.e traía. Los derechos cobraderos al mes, importarian 200 mil pesos...”⁴⁴.

El Virrey Pezuela medita la propuesta, y finalmente negocia con el *Nightingale*, consignando en su Diario que el 18 de mayo

“Salió el Berg.n ...p.a Arauco, y Chiloé, con armas, municiones, ropas, tabaco, viveres, medicinas, Plata y otros auxilios q.e tanta falta hacían, y q.e tan encarecid.te pedían ambos Gefes...”⁴⁵.

Añade Pezuela que

“El socorro remitido es de importancia⁴⁶... y me valí de dho. Berg.n “Nitingale” (sic) Inglés p.r q.e en Bandera Española era muy aventurado, ni tenía Buq.e apropósito, mas saqué un partido de tal Bergantin q.e él solo produjo q.to costó el auxilio, pudiendo asegurar q.e desde q.e mando no he sacado de ningún Estrangero un partido igual en ventajas á favor dél (sic), en ocasión tan apurada p.r falta de Plata en el Erario, q.e nunca la tubo igual”⁴⁷.

Ya hemos visto el retorno de este navío desde Chiloé⁴⁸.

A fines de octubre o comienzos de noviembre de 1821 llega al Callao procedente de Londres la fragata inglesa ballenera *Real Jorge*⁴⁹.

*

Ya en la época bolivariana la presencia de barcos ingleses en aguas americanas es mayor, sobre todo de buques de guerra enviados por el Gobierno inglés para proteger el libre comercio. En la *Gaceta del Gobierno* de Trujillo del 26 de junio de 1824, se repite una noticia publicada por el *Correo* de Londres, del 30 de noviembre anterior. Allí se lee:

“Los buques que se hallan ahora en comision bastan para proteger la libertad del comercio en los nuevos Estados Americanos, y están preparados cinco tantos mas para ser despachados, si M. Chateaubriand lo requiere. Los emplea-

dos actualmente son la "Britania", de 120 cañones: el "Principe Rejente", de 120: la "Reina Carlota", de 120: el "Occeanne", de 95: el "Ganges" de 86: "Rochford", de 86: "Cambridge", de 86: "Albiter", de 82: "Glocested", de 82: "Ramilles", de 78: "Venganza", de 78: el "Soberbio", de 78: "Windsor Castle", de 78: el "Espanciale", de 89: hai también en comisión cinco buques que montan 90 cañones cada uno, y 21 grandes fragatas de 44 cada una: además hai 21 embarcaciones de 24 a 32 cañones, 56 corbetas, 23 bergantines y goletas, y 5 yaques.

RESUMEN

<i>Navios de primera clase</i>	19.
<i>Fragatas de 44</i>	21.
<i>Id. de 24 a 32</i>	21.
<i>Corbetas</i>	56.
<i>Bergantines y goletas</i>	23.
<i>Yaques</i>	5.
<hr/>	
<i>Total</i>	145. ⁵⁰

El 14 de agosto del mismo año, la *Gaceta* resume una noticia aparecida en el periódico inglés *La Estrella*. Dice:

*"La Inglaterra no solo ha espedido refuerzos considerables para las indias occidentales sino que mantiene en la estación de América, una fuerza naval imponente, compuesta del Gloucester de 80 cañones: del Gange de 86: del Soberbio de 78: del Espanciata de 84: y del Cambridge de 82: con una decenas de fragatas fuertes..."*⁵¹.

Entre el 9 y el 15 de enero de 1824 está en el Callao el bergantín inglés *Alert*, que llega de Liverpool⁵².

El bergantín inglés *Enterprice*, al mando de su Capitán don Juan Bond, sale del Callao para Inglaterra el 24 de julio de 1826⁵³, y un mes después, el 24 de agosto, hace lo mismo con rumbo a Liverpool el bergantín inglés *Poster*, con su Capitán don Tomas Callan⁵⁴.

Para el 1º de noviembre de 1826 se anuncia la salida directamente para Liverpool, del "...hermoso y muy velero Bergantin Ingles "Oscar", su capitan Juan Ware, de porte de 214 toneladas forrado y clavado con cobre...". Se agrega que tiene excelentes comodidades para pasajeros, y que para tratar sobre flete o pasaje se vea a Juan Heyworth y C., de Calle Valladolid, número 78⁵⁵.

El 21 de noviembre de 1820 sale del Callao para Gibraltar, con escala en Paita, la fragata americana *Panter*, convoyada por la fragata de guerra angloamericana *Macedonia*⁵⁶. En la *Panter* se embarca, entre otros, don Félix Blanco, Factor de la Compañía de Filipinas y gran colaborador de Pezuela⁵⁷. También va en la

Panther don Dionisio Capaz, quien lleva pliegos para los Ministros españoles⁵⁸. Capaz, Teniente de Navío, viaja después de terminada la causa que se le abre por la pérdida de la fragata *María Isabel*, a su mando. El debe viajar antes, pero retrasa su salida porque el Virrey le encomienda parlamentar con San Martín⁵⁹. Precisamente entre los pliegos que lleva van dos con la información sobre las conversaciones de Miraflores⁶⁰.

En la *Gaceta del Gobierno* de Trujillo del 24 de abril de 1824 se afirma que: "*Se sabe por noticias oficiales que se habian embarcado en Gibraltar*⁶¹ *con destino a Lima Don José María Pando último ministro de Estado del gobierno Constitucional, y el Capitán de Navío Don Felipe Bausa Director del Observatorio Astronomico de Madrid*"⁶². La *Gaceta* aprovecha de esta circunstancia para comentar:

*"Huyen unos de la Península, y vienen a buscar un honrado asilo en la América para substraerse a la venganza de un pérfido Rey, mientras que otros Españoles nos amenazan con la esclavitud ó la muerte para restablecer el vacilante trono del despotismo. ¡Que contraste tan raro, y tan generoso por nuestra parte! Nosotros tenderemos cordialmente la mano a estos ilustres prófugos; y sus hermanos afilan los puñales para abrirnos el pecho"*⁶³.

*

Burdeos también está en relación con el Callao, aunque en los años siguientes al estallido de la Revolución Francesa, hay disposiciones que vigilan estrechamente la introducción de mercancía que recuerde los sucesos ocurridos en 1780. Tal es el sentido de la Real Orden del 20 de julio de 1793 que manda "*Que los Virreyes & celen la introduccion de toda alhaja, ropas, o estampas, que tengan inscripcion, o pintura alusiva a la depravada libertad de la Francia*"⁶⁴.

El 28 de marzo de 1820 llega al Callao el bergantín francés *Telégrafo*, que parte de Burdeos el 1º de diciembre del año anterior y hace escala de 22 días en Valparaíso⁶⁵.

El *Telégrafo* viene cargado de géneros⁶⁶ que luego se le permite descargar y vender⁶⁷, y el 18 de junio siguiente sale del Callao para cargar en Pisco, Pacasmayo y Guayaquil⁶⁸.

La fragata francesa *Estafeta* ancla en el Callao, procedente de Burdeos, y al mando del Capitán Guillior, en setiembre de 1821, con carga consistente en efectos de Europa⁶⁹.

El 14 de octubre de 1824 llega al puerto de Huanchaco el bergantín americano *Merope*, que viene de Francia con escala en la isla de San Lorenzo⁷⁰, y desde allí con tres días de navegación al mencionado puerto trujillano⁷¹.

En 1826, hay un viaje importante que es necesario mencionar. Se trata de la partida de unos jóvenes que van a Francia por

cuenta del Estado para recibir instrucción suficiente que les permita luego servir a la Patria. En lo que podríamos llamar "Editorial" de *El Peruano* del 26 de julio de ese año, se lee:

*"El Gobierno siempre deseoso de promover, por todos los medios que se hallan a su alcance, la ilustracion del pais, se ha aprovechado de las jenerosas disposiciones del gobierno francés, enviando a Francia a bordo de la corveta de S. M. Cristianisima, Diligente, con el objeto de que se eduquen en un colegio de Paris, a los jóvenes don Guillermo Carrillo, don Pedro Puente, y don Manuel Rivero y Tristan, quienes serán matenidos y enseñados a espensas del Estado, hasta que se hallen en estado de ser útiles a la Patria que les favorece"*⁷².

Este viaje se inicia el 30 de julio, y a bordo de la *Diligente*—que debe hacer escala en Valparaíso— van, además de los mencionados, otros tres jóvenes que también serán educados en un colegio de Paris, a expensas del Estado Peruano⁷³.

El 26 de agosto de 1826 se anuncia en *El Peruano* que

*"El hermoso y muy velero bergantín frances "Joven Luisa" del porte de 190 toneladas aforrado y clavado con cobre, su capitán Mr. Chemisand, positivamente dará la vela de 15 a 20 dias de esta fecha, admite pasajeros solamente; el que quiere tratar pasaje véase con el Sr. D. Luis Macala en el Callao ó con su capitan abordo"*⁷⁴.

Agrega en una nota, que *"Este buque tiene ecselesentes comodidades para pasajeros"*⁷⁵. El bergantín prepara de esta manera su viaje directo para Burdeos, en un servicio exclusivo para pasajeros⁷⁶, luego de llegar al Callao el 22 de agosto procedente de Mazatlán⁷⁷.

El bergantín francés *Néstor* sale del Callao el 4 de setiembre de 1826, rumbo a Burdeos, con escala en Valparaíso; lleva como Capitán a don Luis Bowrdieu⁷⁸.

*

Ahora veamos la navegación con Lisboa. El 12 de abril de 1806 arriba al Callao *"...la fragata anglo-americana "Amelia". Su capitán Juan Mateus y sobre cargo Don Pedro Landa hechebirry (sic) procedente en lastre de Portugal, conduce gazetas de Madrid hasta 13 de Diciembre, y papeles publicos de Londres hasta 6 de Diciembre"*⁷⁹.

El navío portugués *San José*, comandado por don Antonio Joaquín Avellar, sale de Lisboa el 23 de noviembre de 1806, hace escala en Río de Janeiro hasta el 25 de octubre de 1807 y llega al Callao el 6 de febrero del año siguiente⁸⁰. Aunque no contamos con la duración de la escala en Río de Janeiro, el tiempo que emplea este navío para unir Lisboa y Callao, es bastante amplio, pues son cuatrocientos cuarenta días de navegación,

vale decir, más de un año. Esto se explicaría con una larga permanencia en el Janeiro. Para la etapa Janeiro-Callao, el tiempo que emplea es de ciento cuatro días, que, como veremos luego, no es de los más breves.

La carga que conduce el *San José*, es la siguiente: bayetas, bayetillas, paño de primera, casimires, chamelotes, cortes de pantalón, bretañas contrahechas angostas, caserillos, "musulinas", cambrayes de varias clases, cotonias, "sarasas", chales, pañuelos de varias clases, terciopelos de algodón, medias de algodón, seda inglesa, quitasoles, cintas de varias clases, buches de seda, sombreros de varias clases, resmas de papel, cuchillos flamencos, cuchillos para zapatero, fierro, azogue⁸¹.

La fragata portuguesa *Buenos Hermanos*, del porte de 380 toneladas, sale de Lisboa el 13 de noviembre de 1807, comandada por su Capitán don Juan C. Alberto de Barros, y teniendo como Maestre y Sobrecargo al vecino y comerciante de Buenos Aires don Tomás O. Jorman. Luego de navegar ciento veintinueve días, llega a Valparaíso el 21 de marzo del año siguiente, de donde debe seguir a Arica y Callao, según el real permiso que posee para realizar esta navegación y vender los efectos. Para este fin sus facturas están selladas y aprobadas por el Cónsul de S.M.C. en Lisboa⁸².

Llegada a Valparaíso, su maestre y sobrecargo informa de la carga siguiente: azogue, papel sellado, bulas, naipes, bayetas, pellón, paños de varias calidades, casimires surtidos, botones surtidos, mantillas, chales de seda, linón, muselina, cambrayes, pañuelos, colchados, terciopelo de algodón, hilo surtido, medias de algodón y de lana, bretañas, estopillas, "*Lienzo Roñin de cama*", paños de algodón para pantalones, encajes, blondas de algodón y seda, muselinas para chalecos, paños de vicuña, trajes labrados de oro y plata, vino de Oporto, lienzos de Rusia, panas, cocos, gorros, sargas de Nimen, sargas de lana⁸³.

En Valparaíso permanece hasta el 15 de noviembre de 1808, en que sale hacia el puerto de Huasco⁸⁴ al que llega tres días después, con el fin de cargar cobre según permiso concedido por el Presidente de Chile. La escala en Huasco es de diez días, pues lo abandona el 28 del mismo noviembre, en que da la vela hacia el Callao sin hacer escala en Arica para lo que tiene permiso real. Al puerto limeño llega el 5 de diciembre de 1808⁸⁵.

Al llegar al Callao, declara el siguiente cargamento: azogue, papel sellado, tercios con resmas de bulas, juegos barajas, paños ingleses de primera de varios colores, casimires, paños de vicuña, paño blanco de algodón, bayetas de dos frisas, bayetas de "Alconchar" o de cien hilos, bayetas de fajueta, bayetillas de colores, chamelotes dobles y sencillos, "gradines ó filipinas", sargas de Nimes, lana ordinaria, bayeta ordinaria para forro,

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS IV

estambre de punto, cortes de pantalón de algodón de punto, gorros dobles de algodón, gorros sencillos de lana rayados y otros forrados de algodón, medias de algodón lisas blancas para hombre, otras de seda negras y grises, "estopillas olan de algodón de 7 ochavas", camisas de coco para hombre con guarniciones, calados y labores, gasa bordada de oro y plata, linón liso, labrado y bordado, tela de araña de algodón lisa, otra con listas de oro y plata, cortes de trajes para señoras, guarniciones de vestido para señora de linón, gasa y coco labradas y bordadas, mantillas de linón y gasa bordadas, velos de tela de araña de algodón bordados, pañuelos de algodón ordinarios, otros de linón labrado, colchados pintados y blancos, cortes de chaleco de trama de seda y algodón de colores, blondas de seda negras, otras de algodón blancas, trajes de encaje de colores para señoras, mantillas blancas, velos blancos de encaje de seda bordados, mantón blanco y pipas de vino "carcabel de Portugal"⁸⁶.

SANTANDER, CORUÑA, BILBAO Y VIGO

Debemos concluir la navegación con puertos europeos, haciendo referencia a algunos españoles que, además del de Cádiz, tienen comunicación con los de América, y en concreto, con el del Callao. Entre ellos tenemos el de Santander.

El 11 de junio de 1792 llega a nuestro puerto el paquebot *San Joseph*, que a cargo de su Maestre don Joseph Joaquín de Aguirre, viene desde el puerto español mencionado, con una carga

"...cuyo valor reducido á pesos de América, es en la forma siguiente:

<i>Importa el principal de efectos Extranjeros segun Rexistro</i>	33.547.1	
<i>Su aumento de 20%</i>	6.709.4	
		40.256.5
<i>Importa al principal de efectos Españoles según Rexistro</i>	22.485.3	
<i>Su aumento del 20%</i>	4.497.1	
		26.982.4
<i>Pesos Americanos</i>		67.249.1 ⁸⁷ .

También de Santander sale la fragata *Rey Carlos*, alias la *Sirena*, el 4 de octubre de 1792, a cargo de su Maestre don Sergio Quintano, y arriba al Callao el 13 de mayo del año siguiente, luego de una escala en Arica⁸⁸. El valor por registro de la carga que trae, es el siguiente:

rata por las confesiones de los Prisioneros supo, que el Virrey de Lima, *Marquès de Salinas*, habia despachado un Armamento, con ordenes secretas de esperarle en el Cabo de San Francisco, donde se decía, que habia de pasar en busca de los Navios Mercantes del Comercio del Perú, al tiempo, que setornasen al Callao de la Feria de Portovelo. Instruido en esto, mudo de animo, Entonces desde las mismas Costas de Chile, hizo derrota à las Islas de los Ladrones, y de aqui à Filipinas. Pero *D. Francisco Meneses*, su Gobernador, embió prontamente dos Navios de Guerra. Los que encontrandole, tubieron tan fuerte ataque, que echaron à pique uno, y apresaron otro, habiendose escapado los otros dos, por la obscuridad de la noche, que no permitió el vigiarlos. La Capitana de la Escua ra, que embió el Virrey, perció con su General *D. Juan de Velazco* en una de las Puntas de los Cabos de California, refugyendose al Callao los demás Vageles por los años de 1652.

RESUMEN GENERAL DE LOS CAUDALES, FRUTOS, Y efectos que han entrado en España de la América en el feliz Reynado de nuestro Catolico Monarca Don Carlos III (que de Dios goce), sacado de la obra publicada por D. Manuel

Dognacias Nifo.

	<i>arrobas.</i>
Din. 447.571 y 737. p. f. 14. r. 8. m.	Lana de cánero. 85638.
<i>arrobas.</i>	Madre perla. 24.
Aceyte de palo. 24.	Miel. 70.
Aguardiente. 540.	Nopalillo. 306.
Añil. 372 y 88.	Palo. 2990.
Aroz. 13601.	..amarillo. 61650.
Bronce. 10 y 140.	..brafilete. 645628.
Cafè. 4.449.	..Can-peche. 421870.
Caña no. 80.	..fufete. 8 y 120.
Carne salada. 273.	..Guayacan. 6 y 140.
Casc ri la 282 y 980.	..de mora. 81265.
Clines de Caballo. 163.	..tinte. 1.760 y 785.
Copal. 2 y 195.	Piedras bezoales 1.
Granilla y polvo. 15 y 441.	Sebo. 146309.

Del *Diario de Lima*, 8 de enero de 1791.
 Instituto Riva Agüero, Biblioteca.

arrob. libr.

Te 24.
 Vainillas..... 770.
 Velas..... 70.
 Zarzafas..... 24.
 Achiote..... 582. 12.
 Algodon... 131 584. 4
 Alpaca..... 214. 24.
 Azucar. 4460 045. 4
 Balsamo..... 116. 21.
 Cacao..... 5179 92. 5.
 Calaguala y cebada. 11 984 17.
 Canela..... 41 592 23.
 Cañahstolav..... 24. 12.
 Carya..... 469. 9.
 Castoreo..... 156. 7.
 Cobre..... 960 374. 4
 Duke..... 139. 13.
 Esmeraldas..... 1. 7.
 Estiño..... 83 163. 12.
 Grana fina..... 271 871 22.
 2. silvestre..... 145 468. 8.
 Goma de limon..... 4. 24.
 Lana de vicuña..... 32 902. 2.
 Lino..... 240. 8.
 Manteca de cacao..... 5 10.
 Orchilla..... 22. 28.
 Piedra mineral..... 2. 15.
 Pimienta..... 181 707. 2
 Platina..... 21. 17.
 Plomo..... 9 037. 13.
 Suelas..... 103. 5.
 Tabaco..... 720 87. 21.
 Tacamahaca..... 338. 20.
 Xauapa..... 7 567. 6.
 Zarzaparrilla..... 101 635. 7.
 Cobre, 9 877. *barras y planchas.*

arril. y botijas.

Acete de canime..... 3.
 ...de palo..... 120.
 Aguardiente..... 238.
 Balsamo..... 243.
 Harina..... 5 590.
 Miel..... 1 5026.
 Sebo..... 40.
 Tumbaga..... 24. *castellana.*
caxon y zurron.
 Achiote..... 26.
 Aftas..... 7.
 Carey..... 15.
 Clavazon..... 70.
 Copal..... 142.
 Duke..... 21.
 Esmeraldas..... 4.
 Lino..... 64.
 Madre perla..... 2.
 Tabaco..... 18 414.
 Vainillas..... 120.
 Yerbas medicinales..... 3.
cod. y tablón.
 Caoba y cedro..... 18 655.
 Ebano..... 56.
 Madera ordinaria..... 2 711.
 Trigo..... 5 519 *fanegas.*
 Cueros..... 130 *fardos.*
 Esmeraldas..... 36. *marcos.*
 Aderezos de diamantes..... 3.
 Aftas..... 3 2 530.
 Azafates de plata..... 2.
 Corachas..... 6 378.
 Cordobanes..... 1 108.
 Cuero..... 3 99 62.
 Esmeraldas..... 161 678.
 Olla de plata.....

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	"Principales de Registro	Aumento del 20%	Totales con el aumento
Efectos Españ. Ps.	35.620:7	7124:1 1/2	42.745:0 1/2
Idem. Extran.	67.495:3	13499:0 1/2	80.994:3 1/2
	103.116:2.	20623:2.	123.739:4 "89

Esta fragata de libre comercio inicia su retorno a Santander en febrero de 1794, debiendo hacer escala en Guayaquil⁹⁰. En esta ocasión lleva carga bajo registro, cuyo extracto es el que sigue: pesos en plata doble, cobre, cascarilla, tinta añil, pieles de chinchilla, cacao, lienzos de santos, bálsamo, frazadas de alpaca y libras de vicuña⁹¹.

En la *Minerva Peruana* del 10 de agosto de 1808, se avisa al público que

*"La corveta que fue de guerra en los Estados Unidos de América con el nombre de la "Waren" y hoy titulada "Nuestra señora de Isiar" (alias) "La Xaviera"; saldrá para Santander con escala de corta detencion en Guayaquil, el día 16 del presente mes de agosto, cerrando su registro el 13 sin falta alguna. Recibe á flete cascarillas de buena calidad. Se despacha en casa de su dueño, D. Xavier Maria de Aguirre"*⁹².

El 18 de marzo de 1818 llega al Callao la fragata *Rita*, que viene de Santander, con escala en la costa de Africa. Esta escala la realiza para recoger 341 negros esclavos de uno y otro sexos, con los que ingresa al Callao⁹³.

Otro puerto importante es el de la Coruña. A ese puerto llega, el 25 de marzo de 1806, el bergantín *Antilope*, de propiedad de don Xavier María de Aguirre, comerciante de Lima. Este viaje se inicia en el Callao el 24 de diciembre de 1805, y no es de los más tranquilos pues el bergantín es "...perseguido tres días consecutivos ántes de su arribo por una fragata enemiga, de la que logró libertarse por su mucho andar"⁹⁴. Al saberse esta noticia en Lima, la *Minerva Peruana* comenta: "De este modo se han realizado las atrevidas combinaciones de su activo dueño"⁹⁵.

El *Antilope* permanece casi todo el año de 1806 en aguas peninsulares, y en noviembre de ese año lo hallamos en Pasages (sic). De allí sale el 8 de noviembre de 1806 rumbo al Callao, a donde ingresa el 5 de abril del año siguiente⁹⁶.

El *Antilope*, que tiene como Capitán a don Francisco Darra-yuaga, y por Maestro a don Joaquín Vicente de Armendáriz⁹⁷, llega al Callao en la fecha indicada, con el cargamento siguiente: combas, lampas, barriles de clavazón menuda, fardos con 42 piezas de paños, sedas, resmas de papel, "120 caxones con 6 mil botellas de vino de la Rioja", piezas de cintería, piezas bretañas angostas legítimas superfinas, barriles de alquitrán, libras de seda joyante, bramantes floretes, sombreros redondos, casquetes, piezas bretañas angostas legítimas, medias de seda⁹⁸.

Procedente de Bilbao y Vigo llega al Callao la fragata *Tres Hermanos*, el 11 de julio de 1817⁹⁹. Viene con carga mercantil y trae la noticia de que se prepara en Cádiz una expedición que viene en marzo de ese año, convoyada por la fragata de guerra *Esmeralda*¹⁰⁰.

El bergantín francés *Haute-Loire* sale del Callao para Bilbao el 12 de junio de 1820¹⁰¹. Su Maestre y cargador es el vizcaíno don Juan Bautista Udaondo, quien lleva la correspondencia oficial y particular del Virrey¹⁰². En este bergantín se embarca el ex Intendente de Huamanga don Manuel Químper, a quien le encarga el Virrey llevar una carta sin trascendencia para su hermano Ignacio¹⁰³.

Al salir del Callao el *Haute-Loire* paga los derechos sobre su cargamento como si fuese buque dirigido a puerto extranjero, ya que Bilbao no es puerto habilitado¹⁰⁴. El cargamento que conduce es el siguiente: plata, estaño, cascarilla, añil, algodón, lana de vicuña, lana de carnero, pieles de chinchilla y pieles de alpaca¹⁰⁵.

NOTAS AL CAPITULO

1. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*, p. 127.
2. *Loc. cit.*
3. *Loc. cit.*
4. *Loc. cit.*
5. *Loc. cit.*
6. *Loc. cit.*
7. *Ibidem*, p. 128.
8. *Loc. cit.*
9. *Loc. cit.*
10. MINERVA PERUANA, del 11 de julio de 1806, adición al N° 26.
11. Puerto inglés a orillas del Támesis.
12. Otro puerto inglés.
13. MINERVA PERUANA, del 11 de julio de 1806, adición al N° 26.
14. *Loc. cit.*
15. *Ibidem*, del 19 de julio de 1806, N° 27.
16. *Ibidem*, del 20 de diciembre de 1806, N° 51.
17. D.A.S.M. ... T. XII, pp. 427-428, Oficio de Francisco González a José Ramón Rodil.
18. *Loc. cit.*
19. *Loc. cit.*
20. *Loc. cit.*
21. VARGAS UGARTE, Rubén. . *Historia General del Perú*, T. V, cap. VI, p. 170.
22. MINERVA PERUANA, del 10 de agosto de 1808, N° 36.
23. *Loc. cit.*
24. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 123.
25. Se refiere a don Pedro de Abadía, Factor de Filipinas.
26. Hace mención a la Batalla de Chacabuco.
27. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 123.
28. *Ibidem*, p. 220.
29. Isla de la Mar del Sur que recibe el nombre del español que la descubrió en 1563.
30. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 220-221.
31. *Ibidem*, p. 244.
32. *Loc. cit.*
33. *Ibidem*, pp. 244-245.
34. *Ibidem*, p. 720.
35. *Ibidem*, p. 725.
36. *Loc. cit.*
37. *Ibidem*, p. 693.
38. *Loc. cit.*
39. *Loc. cit.*
40. *Loc. cit.*
41. *Ibidem*, pp. 693-694.
42. *Ibidem*, p. 694.
43. Y en general de los navios extranjeros.
44. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 704-705.
45. *Ibidem*, p. 708.
46. Para Chiloé, auxilios por un valor de 48,002 pesos; y para Arauco, por un valor de 43,415 pesos.
47. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 708-709.
48. *Ibidem*, p. 745.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

49. GACETA DEL GOBIERNO, del 10 de noviembre de 1821, N° 36.
50. *Ibidem*, de Trujillo, del 26 de junio de 1824, N° 27.
51. *Ibidem*, del 14 de agosto de 1824, N° 34.
52. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1824, p. 225.
53. EL PERUANO, del 29 de julio de 1826, N° 17.
54. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
55. *Ibidem*, del 11 de octubre de 1826, N° 38, y del 14 de octubre de 1826, N° 39.
56. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 803.
57. *Loc. cit.*
58. *Ibidem*, pp. 803-804.
59. GUILLEN, Julio... *Indice*, T. II, p. 166.
60. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 803-804.
61. Posiblemente en diciembre de 1823.
62. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 24 de abril de 1824, N° 17.
63. *Loc. cit.*
64. MATRAYA, Juan J. ... *El Moralista filalético*, T. I, p. 432, N° 1760.
65. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 691.
66. *Ibidem*, p. 704.
67. *Loc. cit.*
68. *Ibidem*, p. 724.
69. GACETA DEL GOBIERNO, del 3 de octubre de 1821, N° 25.
70. Se refiere a la isla que está delante del puerto del Callao.
71. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 16 de octubre de 1824, N° 45.
72. EL PERUANO, del 26 de julio de 1826, N° 18
73. *Ibidem*, del 2 de agosto de 1826, N° 18.
74. *Ibidem*, del 26 de agosto de 1826, N° 25.
75. *Loc. cit.*
76. *Loc. cit.*
77. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
78. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
79. MINERVA PERUANA, del 15 de abril de 1806, N° 14.
80. *Ibidem*, del 6 de febrero de 1808, N° 6, adición a la *Minerva*.
81. *Loc. cit.*
82. *Adición a la MINERVA*, del 21 de abril de 1808, N° 21.
83. *Loc. cit.*
84. Puerto del Reino de Chile, en la Provincia y Corregimiento de Copiapó, al que nos refererimos más adelante.
85. MINERVA PERUANA, del 21 de diciembre de 1808, N° 72.
86. *Ibidem*, pp. 577-579.
87. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. V, N° 158, fol. 162.
88. *Ibidem*, T. X, N° 313, fol. 6.
89. *Loc. cit.*
90. *Ibidem*, T. X, N° 343, fol. 254 e *Ibidem*, T. XI, N° 348, fol. 14.
91. *Loc. cit.*
92. MINERVA PERUANA, del 10 de agosto de 1808, N° 36.
93. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 239.
94. MINERVA PERUANA, del 1° de setiembre de 1806, N° 31.
95. *Loc. cit.*
96. *Ibidem*, del 10 de abril de 1807, N° 22.
97. *Loc. cit.*
98. *Loc. cit.*
99. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 149.
100. *Ibidem*, pp. 149-150.
101. *Ibidem*, p. 724
102. *Loc. cit.*
103. *Loc. cit.*
104. *Ibidem*, p. 723.
105. *Loc. cit.*

Capítulo XXXII

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS V

NUEVA YORK, BALTIMORE, NORFOLK, BOSTON

Otro itinerario difícil y de larga duración es el que se desarrolla entre Nueva York y Callao. Son especialmente importantes los viajes realizados en esta ruta por la goleta angloamericana *Gobernador Selvi*, que llega al Callao el 9 de mayo de 1818¹, y por el bergantín goleta *Boxer*, que hace lo propio el 15 de enero del año siguiente²; la primera con cuatro meses de navegación³, y el segundo con ciento ocho días⁴. Ambas naves son contratadas en Nueva York por el Ministro Plenipotenciario de España en Estados Unidos, don Luis de Onís, para traer armamento y auxilios que llegan —según opinión del Virrey— muy oportunamente⁵.

La goleta angloamericana *Gobernador Selvi* es de 5 cañones y tiene 22 hombres de tripulación; su Capitán don Jaime Pierce, y su Sobrecargo don Pedro Reinaut. Es propiedad de Cheriot Wilkes y Compañía⁶. Dice el Virrey:

“El armamento —que traía esta goleta— me llegó a un tiempo tan oportuno, que no cabe en explicación; todo él y su valor, con presencia del que tiene el armamento español, es el que a continuación se expresa:

<i>Por 2.083 fusiles buenos, con sus bayonetas, a 15 pesos cada uno</i>	<i>32.745</i>
<i>Por 1.117 dichos medianos, que ofrecen desconfianza y que se han rebentado (sic) en la prueba, a razón de un 15%, a 14 pesos.....</i>	<i>15.638</i>

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Por 31 dichos, inadmisibles, con sus cañones, a 7 pesos	217
Por 1.280 sables de baina (sic) de acero, a 14 pesos	17.920
Por 450 pares de pistolas, a 15 pesos.....	6.750

*Importe total.....73.270*¹⁷.

Tal vez con ánimo de comparar los costos, pero sin ofrecer una efectiva confrontación, el Virrey agrega en su Memoria la:

"RAZON DEL COSTO QUE TIENEN LAS ARMAS DE CHISPA Y BLANCAS ESPAÑOLAS SEGUN AVISO DEL EXCMO. SR. DIRECTOR GENERAL DE ARTILLERIA"

	Reales Ven.	Mrs.
"El fusil de infanteria, con bayoneta y baina	137	25½
El de dragones, idem, idem	136	17
La tercerola	110	"
La pistola	68	8½
La hoja de espada de caballeria, con baina de fierro y guarnición de metal	150	"
La oja (sic) de sable de caballeria, idem, idem.	152	" "

En los pliegos enviados por el Ministro Onís, se encuentran noticias interesantes que creemos útil ofrecer. Dice el Ministro que el 1º de diciembre de 1817 parte del puerto

"...de Nor Folk la fragata de guerra anglo-americana nombrada "El Congreso", conduciendo a su bordo tres comisionados de aquel gobierno Mr. Cesar Roney, Mr. Jolin Graham, Mr. Teodoro Blan, a explorar la América del Sur y observar su estado, especialmente de Buenos Aires y Chile, para que según la seguridad que ofrezca, se pueda tratar por aquel Gobierno con los insurgentes y ayudarles o no, según la seguridad que ofrezcan los informes de los tres sujetos escogidos por sus talentos y partidarios de la Independencia, singularmente el Mr. Blan en cuya casa de los Estados Unidos se formaban los combenticulos (sic) de los enviadas reveldes"¹⁸.

La goleta *Gobernador Selvi* permanece en aguas peruanas hasta el 31 de agosto de 1818, en que parte hacia Panamá llevando entre sus pasajeros al Marqués de Casa Pizarro¹⁰.

El bergantín goleta *Boxer*, que llega desde Nueva York con 108 días de navegación, tiene por Capitán a William Skiel. Trae las armas siguientes: fusiles con bayonetas franceses, nuevos y usados; fusiles ingleses, angloamericanos y de otras fábricas; pistolas de corto calibre, sables con vaina de acero y bayonetas

sueltas. Todo este armamento tiene un valor total de 63,592 pesos, "según el abalúo (sic) de la Junta de Artillería"¹¹.

Entre las noticias que trae destaca una publicada en el "Mensajero Semanal de la Campaña" de 16 de agosto de 1816, y que es sobre el "tratado de comercio entre los Estados Unidos y el Gobierno de Buenos Aires, por el cual el comercio de los Estados Unidos tendrá la preferencia sobre el de todas las demás naciones"¹².

El 13 de abril de 1820 arriba al Callao la fragata mercante angloamericana *Luisa*, "que salió de Nueva York el 20 de Diciembre último: arribó al Janeyro el 8 de Febrero anterior, de donde salió el 20 del mismo"¹³. De acuerdo a estos datos es posible establecer, que entre Nueva York y Janeiro emplea 51 días, y que entre este último y el Callao, 54. En total desde el puerto de origen al Callao, transcurren 146 días. Este viaje podría pasar inadvertido para nuestro tema, si no fuese porque una de las noticias que trae es "que el bergantín inglés *Columbio* entró en el Janeyro á los 49 días de haber salido del Callao con los comerciantes *Lizaur* y *Murrieta*"¹⁴. En efecto, el *Columbio* o *Columbia*, como en algún momento lo llama Pezuela¹⁵, sale del Callao el 6 de diciembre de 1819, por lo que debe llegar al Janeyro el 23 o 24 de enero del año siguiente, fletado por los comerciantes don Andrés Lizar y don Cristóbal Murrieta, que incluso se embarcan en él¹⁶.

Antes de este viaje ya tenemos noticias del *Columbio*, pues está dedicado al comercio en la costa del Virreinato, con permiso de las autoridades. El 8 de setiembre de 1819 sale del Callao "...con destino a puertos intermedios, a traer frutos y cargamentos del país; su Capitán *Antonio Robron*, con trece individuos de capitán a page. Su carga: varios efectos del país"¹⁷. Agrega el Virrey, en lo que encierra una queja, un pesar, por la situación de la Marina Mercante de estos años: "Este buque es uno de los que tiene permiso para hacer este tráfico, por no poderlo verificar los buques del país, sin gran riesgo"¹⁸. El bloqueo de la Marina "insurgente", y la presencia constante de sus buques cruzando mares del Virreinato, tienen resultados que no niega el Virrey.

El bergantín inglés está de regreso en el Callao, procedente de Arica, el 15 de noviembre de ese año de 1819¹⁹. La carga transportada consiste en 700 barras de estaño; 300 zurrones de tierra verde; 1,200 arrobas de aceite; 150 botijas de vino; 50 arrobas de aceitunas; y 600 fanegas de trigo²⁰. Repite el Virrey en esta ocasión, que se permite el comercio de este buque, así como el de otros, extranjeros,

"...por no determinarse a ello los nacionales en ocasión de estar la escuadra y corsarios enemigos por estas costas, y a

solicitud de los hacendados dueños de dichos frutos y de la necesidad de proveer esta ciudad de los renglones de primera necesidad"²¹.

*

En abril de 1824 llega al Callao el navío *Franklin* de los Estados Unidos, y en él, el Cónsul de ese país cerca del gobierno del Perú. El Cónsul se presenta a Rodil, pero "...éste, según su costumbre brutal, lo recibió con excesiva frialdad, por lo que se retiró a bordo del Navío *Franklin*"²².

El 28 de julio de 1826 sale del Callao con destino a Norte América y escala en Valparaíso, el bergantín angloamericano *Jorje Garnet*, al mando de su Capitán don Guillermo Davidson²³; el 5 de agosto sale con el mismo destino, el Capitán don Timoteo Rogers, al frente de la fragata angloamericana *Rebeca Sun*²⁴; y el bergantín angloamericano *Laura*, con su Capitán don Joab Center, abandona el Callao para dirigirse a los Estados Unidos, el 18 de setiembre de 1826²⁵.

Debemos aclarar que Nueva York no es el único puerto norteamericano con el que hay navegación desde el Callao; y además que la importancia de Estados Unidos no es derivada exclusivamente del comercio marítimo, sino también de sus construcciones navales. Por ejemplo, la fragata *Nuestra Señora de Isiar* alias "Xavier", construida en Norte América, para corbeta de guerra, y luego "*realzada para Buque Marchante*"²⁶. Esta nave llega a nuestras costas en 1807, y al año siguiente es apresada por contrabandista en Concepción en donde luego del proceso es rematada²⁷. Son sus características: de quilla 98 pies 6 pulgadas; de eslora 110 pies 9 pulgadas; de manga 30 pies 10 pulgadas; y de printel de bodega 17 pies, y mide 44.3½ toneladas²⁸.

Entre otros puertos norteamericanos destaca Baltimore. La navegación desde Baltimore al Callao es de las que llamamos de larga duración, pues se hace aproximadamente en tres meses, considerando las escalas. Por ejemplo, la fragata mercante angloamericana *Sidney* fondea en el Callao el 9 de marzo de 1817, luego de un viaje iniciado en Baltimore el 4 de diciembre de 1816²⁹. Esta fragata tiene por Capitán a "*Josoe Mannerch, sobre cargo Esmít (sic), sobrino del General Esmít, con privilegio Real para que se le permita vender su cargamento en esta Ciudad, y una Real orden para que se le entregue la fragata Warren y su cargamento, que años antes había sido apresada sobre Talcahuano, y juzgada por buena presa por el Gobierno de Chile, sin intervención del de Lima, como se manifestó a S.M. y al citado sobrecargo*"³⁰. El viaje tiene una duración de 97 días, es decir, poco más de tres meses. El Minis-

tro Plenipotenciario Onís informa que desde Baltimore ha salido

"...el insurgente Jose Miguel Carrera... con dos buques cargados de armas, para Buenos Aires", y "que en aquellos puertos se armaban buques con bandera de Buenos Aires para hacer el corso en este Mar Pacífico con el fin de destruir la fuerza del Rey y aniquilar el comercio, procediendo de mala fé y sin consideración a la paz que tenia aquel gobierno con el Español... [y] que estaba pronta a salir con tan hostiles pensamientos, una escuadrilla..."³¹.

Otra fragata angloamericana, la *Ballón*, parte de Baltimore el 27 de enero de 1819; hace escala en el Janeiro desde el 18 al 26 de marzo, fecha de su salida al Callao, a donde arriba el 16 de mayo³². Teniendo en cuenta estas fechas, los tiempos de navegación son los siguientes:

Baltimore-Janeiro: 51 días.

Janeiro-Callao: 52 días³³.

Baltimore-Callao. 110 días.

La *Ballón* es enviada por el Ministro Onís y tiene por Capitán a don Juan Halles y por Sobrecargo a don Alexandro Adresen³⁴. El cargamento transportado consiste en: 1,500 fusiles ingleses, 1,070 barriles de harina flor, 170 barriles de alquitrán, 50 barriles de resina, "102 ternos y cajoncitos de bacalao", 20 cajones de piedras de fusil, 4 cajones de hilos, 715 piezas de vendajes, 2,700 barriles de jarcia, 50 barriles de brea, fierro y otras especies³⁵.

El capitán de la *Ballón* dice *"...que oyó decir en el Río Janeiro que nuestra Reina había muerto de parto"*³⁶. Esta noticia le llega oficialmente al Virrey por el Correo de Valles, recibido el 5 de agosto de 1819, por el que se sabe *"la muerte de nuestra Reina el día 26 de Diciembre [1818] por la noche, de alferencias, que a los 22 minutos de haberla acometido la quitó la vida. Inmediatamente se hizo la operación cesárea y se le sacó una niña, próxima a nacer, que vivió algunos minutos después de recibir el agua"*³⁷.

En el Archivo de San Martín³⁸ encontramos unas noticias fechadas en Lima, el 18 de junio de 1819, por alguno de los agentes secretos del Libertador. Dentro de esta misiva anónima se lee:

"Ayer llegó al Callao una corbeta de 22 cañones que salió de Baltimore el 22 de enero: arribó al Janeiro el 18 de marzo, y salió el 25. En la línea dice que encontró una embarcación inglesa que salió de Londres á mediados de febrero, y le dijo que en España no había novedad. Trae armas y otros efectos. Dicen que ha ocultado el punto de su destino, y por cuya causa no ha presentado ninguna carta. Dice

*también la muerte de la reina de España de resultas del parto*³⁹.

Entre otras noticias aparecen la del bloqueo del Callao por Cochrane⁴⁰; el envío de hombres a Supe y Chancay⁴¹; la del convoy de Guayaquil que no puede entrar al Callao⁴²; la de espera en Lima del navío *San Telmo* y la fragata *Diana* que deben haber salido de España a comienzos de febrero⁴³, y aquella sobre los apuros económicos del erario español⁴⁴. Todas estas noticias que aparecen en la carta mencionada, corresponden a los meses de marzo, abril y mayo de 1819, inmediatamente antes de la llegada de la *Ballón* al Callao.

*

Con ciento diez días de navegación desde Baltimore, hace su entrada en el Callao la goleta americana *Amanda*, el 6 de agosto de 1819⁴⁵, capitaneada por don Salomón Davis y "...conduciendo por cargamento: 15 cajones de fusiles, correages (sic), brines, etc."⁴⁶.

El importe de este cargamento, que se manda pagar el 23 de noviembre de ese año, conforme a la tasación hecha por la Junta de Artillería, es el siguiente:

<i>"Tasacn. pr. la Art^a</i>	<i>Rebaja que hizo el dueño</i>	<i>Total pagado</i>
300 fusiles nuevos, con bayoneta, a 21 pesos cada uno	3,600 a 10 pesos por fusil	3,000 ⁴⁷
2,048 correajes a 8 reales	2,048 no se rebajó nada	....2,048
73 piezas brines con 38 varas y 103 con 42: una 32 pesos pieza las 1 ^a y 35 las 2 ^a	5,941 rebajó 5 pesos en pieza	5,061
		<hr/> 10,109
<i>Rebajó de derechos rs por el cargamento</i>		9,452
		<hr/> 657 ⁴⁸ .

El Sobrecargo de la goleta *Amanda*, don Jorge Bier⁴⁹, da información al Virrey, sobre los sucesos de Buenos Aires que el puede conocer gracias al bergantín americano *Mary* que sale de Buenos Aires el 22 de mayo, y que la *Amanda* encuentra sobre la costa del Brasil el 6 de junio⁵⁰. Con las noticias recibidas Pezuela dicta disposiciones para la defensa del Virreinato, pero deseando

“...proceder con algún dato positivo, me valí —escribe el Virrey— de la oferta que me hizo el mencionado sobrecargo de la “Amanda”, Jorge Bier, de ir a Valparaíso con su buque y volver inmediatamente, con las noticias que adquiriese, dejando en rehenes su cargamento depositado en los Almacenes del Rey hasta su vuelta y pidiendo solamente el que se considerase en razón de derechos lo mismo que a los demás buques extranjeros que como él y con conocimientos de los Embajadores del Rey han traído armas para este Virreynato”⁵¹.

Pezuela ve con simpatía esta propuesta, pues como él mismo dice:

“El interés de su comisión a favor de la causa del Rey y seguridad de mis disposiciones, exigían que yo me aprovechase de una ocasión que en nada perjudica a los derechos reales y municipales, y muy poco al comercio de esta capital; antes por el contrario, dichos derechos proporcionan al Erario el pago de las armas que trae...”⁵².

En consecuencia de estas consideraciones, la *Amanda* recibe permiso para salir del Callao, y Bier para realizar la misión de espionaje. La goleta iría primero a Huacho “...a recibir sal para lastre y... embarcar alguna azúcar y añil para disimular mejor en Valparaíso”⁵³, a donde debe dirigirse luego.

Para cumplir con el acuerdo, la *Amanda* sale del Callao para Huacho, el 24 de agosto, y el 1º de setiembre abandona dicho puerto rumbo al Sur⁵⁴. Bier está de regreso en el Callao el 9 de noviembre del mismo 1819. Llega a bordo de la fragata de guerra de los Estados Unidos *Macedonia*, que viene de Valparaíso⁵⁵. Para atender el encargo, Bier debe pasar diversas peripecias. En Coquimbo es hecho preso por sospechoso, pero puesto en libertad puede ir a Valparaíso y Santiago. Trae noticias sobre las fuerzas “rebeldes” en Buenos Aires, Santiago de Chile y Coquimbo, así como de sus proyectos, que permiten al Virrey tomar sus propias medidas⁵⁶.

De Baltimore, con escala en Montevideo, aparece el bergantín mercante angloamericano *Dick*⁵⁷.

Es su Capitán don Tomás Houffre, y llega al Callao el 30 de mayo de 1820. En Montevideo embarcan pasajeros y se hacen a la vela el 9 de abril⁵⁸. Está en el Callao con 52 días de navegación desde Montevideo.

*

El viaje desde Baltimore se realiza, igualmente, con escala en el Janeiro. Es esta ruta la utilizada por la goleta angloamericana *Rampart*, que llega al Callao el 25 de setiembre de 1820. Del Janeiro trae pliegos del Embajador español, el Conde de Casa Flores, en los que comunica al Virrey Pezuela

"...la R.l or.n de 11 de abril sobre pacificación de las Am. cas..." agregando "...q.e p.r su parte iba á hacer saver la voluntad del Rey y la Nación á los Avitantes de B.s A.s, dirigiéndose á los Cavildos por no haver en su anarquía actual otros á quien dirigirse"⁵⁹.

Igualmente hay vinculación con el puerto norteamericano de Norfolk, en la costa del Atlántico. Desde allí viene la fragata angloamericana *Tasper*, que comandada por su Capitán don Samuel Swift y con escala en Valparaíso, llega al puerto limeño el 2 de octubre de 1826. Trae víveres para la escuadra de su nación⁶⁰.

Debemos precisar que la importancia y la presencia del puerto de Norfolk en la navegación de la época emancipadora no data de estos años finales. Ya hemos dicho que el Ministro Plenipotenciario de España en Estados Unidos, don Luis de Onís, informa al Virrey que el 1º de diciembre de 1817 parte de ese puerto la fragata de guerra angloamericana *El Congreso* "...a explorar la América del Sur y observar su estado... para que según la seguridad que ofrezca, se pueda tratar por aquel Gobierno con los insurgentes y ayudarles o no..."⁶¹.

Desde la costa del Atlántico, pero del puerto de Boston, llega al Callao la fragata norteamericana *Her Kimer* (sic). Su arribo se produce el 10 de setiembre de 1805 al mando de su Maestre don Diego Bartor. La fragata sale de Boston el 6 de mayo de ese año y el 4 de junio ya está en Canarias donde hace escala de pocas horas, reanudando de inmediato su viaje al Callao, con la carga que viene a consignación de don Gaspar de Osma⁶². La navegación desde Boston a las Canarias es de treinta días y desde estas islas al Callao de noventa y ocho. El viaje total dura ciento veintiocho días. Es interesante conocer la carga que trae la *Herkimer* (sic): tejidos de seda negros, tafetanes franceses, pañuelos y chales de seda franceses, sarga de seda doble con tejido de oro y plata, hilo para bordar de plata y oro, piezas de cambray batista, "chamberlillas", clarines floreados, zapatos de seda, cintas bordadas, lienzos de Flandes, bretañas anchas y angostas francesas, terciopelo, crespón, medias de seda, "3 docenas ridiculos para las madamitas de nuevo cuño", guantes, estopillas francesas, "morlain", linón, encajes de Flandes surtidos, abanicos⁶³ y géneros de seda⁶⁴.

Otra fragata norteamericana, la llamada el *General Wasington* (sic) llega al Callao procedente de Boston⁶⁵ el 24 de mayo de 1806⁶⁶ con efectos y noticias de las gacetas angloamericanas⁶⁷.

Otro viaje desde el puerto de Boston es el que realiza la fragata mercante angloamericana *Panther*, que llega al Callao el 13 de agosto de 1820, con un cargamento de harinas, jarcias,

brines y otros efectos "...p.a ver si se lo permitia su descarga y venta..."⁶⁸. Para este fin el Capitán de la nave, don William Austin trae "...recomendación del Cónsul Español D. Antonio M.a Valdés"⁶⁹.

La *Panther* permanece varios meses en aguas peruanas, y sólo el 21 de noviembre⁷⁰ de 1820 inicia un largo viaje hacia Gibraltar, con escala en Paita⁷¹. Sale del Callao convoyada por la fragata de guerra angloamericana *Macedonia*, y con otros once buques extranjeros que se dirigen a diversos destinos⁷².

PROVIDENCIA

Veamos un viaje por la ruta de Puerto Providencia-Callao. En la Memoria de Pezuela encontramos, en el día 19 de julio de 1818, la noticia de la entrada en el Callao, "...a las 4 de la tarde, la fragata mercante anglo-americana... "Dos Catalinas", su Capitán Leonart Hiatt, con 19 individuos de Capitán a paje"⁷³. El arribo de esta fragata al Callao es forzoso, sin que éste sea realmente su destino, por lo que los tiempos de navegación no son muy significativos. La *Dos Catalinas*

"Salió del puerto de Providencia el 28 de Octubre... [de 1817], tocó en el de San Salvador (costa del Brasil) en Diciembre y vendió allí alguna parte de su cargamento. Su destino era la Costa del N.O., tocó en la Isla de la Mocha el 22 de Febrero... [de 1818] en busca de agua, pero no permitiéndole el tiempo hacerla, se dirigió a Valparaíso, donde entró el 5 de Marzo..."⁷⁴.

Hasta aquí la fragata emplea 128 días desde su partida del puerto de Providencia. En Valparaíso "...echó en tierra el resto de su cargamento, sin haberlo podido vender y allí cargó 5.800 fanegas de trigo, almendras y nueces, y salió el 5 [de julio] al Río Janeiro y para hacer agua el buque y haber sufrido algunas averías..."⁷⁵. La *Dos Catalinas* "tiene 8 cañones de a 6 y cuatro en bodega, 18 fusiles, 6 sables y seis pistolas"⁷⁶.

En los dos meses que permanece en el Callao, el Virrey obtiene que el Capitán de esta fragata Carlos Liat (sic) simule rumbo a Hamburgo y viaje a Valparaíso a indagar "...el estado de aquel Reino, las ideas de los enemigos sobre la expedición contra esta capital o sus costas ...asegurando a dicho capitán una buena recompensa si volvía al instante..."⁷⁷.

La *Dos Catalinas* sale del Callao con esta misión secreta, el 22 de setiembre de 1818⁷⁸, y lleva para disimular su objeto 1,700 fardos de azúcar, 82 zurrones de añil, 218 sacas de algodón y 314 botijas de miel⁷⁹. El 2 de enero del año siguiente está de regreso —conforme hemos visto— con 12 días de navegación desde Valparaíso, y cumple su encargo el Capitán Carlos

L-Hait (sic), quien informa sobre la escuadra "enemiga"; sobre la provincia de Concepción que está en poder de los "rebeldes", y sobre Cochrane que vendrá luego de dos meses con una expedición de 9,000 hombres, a atacar Lima⁸⁰.

Es fácil comprender estas actitudes, estas medidas de Pezuela, en un ambiente que se torna cada vez mas difícil, no sólo en lo político, sino, derivado de ello, en las comunicaciones mismas.

RIO DE JANEIRO

Otra ruta de regular duración y de mucha importancia para la vida política y económica del Perú, es la que une Callao con Río de Janeiro⁸¹.

El 2 de febrero de 1813 llega al Callao el buque corsario *Cantabria*, que trae como presa a la corbeta angloamericana *Borischka*. Esta corbeta, al mando de su Capitán don Thomas Faherty, sale del Río de Janeiro con destino a Valparaíso⁸², pero por la circunstancia anotada llega al puerto peruano.

Para la navegación desde Río de Janeiro al Callao contamos con un testimonio de gran valor. Se trata del relato del *Viaje alrededor del mundo en la Corbeta "Kamtchatka" en 1817, 1818 y 1819*, dejado por el Capitán Vasilií Mikhailovitch Golovnin. Este marino es un distinguido navegante ruso, que antes del viaje que comentamos, en 1806, intenta realizar uno alrededor del mundo, viaje que es interrumpido en la isla Kunashiri, donde es reducido a prisión por los japoneses, que sólo lo ponen en libertad en octubre de 1813⁸³. Cuatro años después, en julio de 1817, inicia en Cronstadt el viaje durante el cual llega a nuestras costas⁸⁴. Posiblemente permanece algún tiempo en San Petersburgo, en donde prácticamente comienza la larga vuelta el 7 de setiembre de ese año⁸⁵. Tocan en Portsmouth, de donde parten en los primeros días de octubre rumbo al Río de Janeiro, ciudad a la que arriban el 6 de noviembre⁸⁶. En Janeiro permanecen diecisiete días, ya que el 23 del mismo levantan anclas, luego de que Golovnin anuncia que se dirigen al Perú⁸⁷. Para iniciar el viaje

*"Dispusimos —dice Golovnin— en la cubierta todas las armas, pólvora, mechas, etc., para estar siempre listos al combate. Esta precaución necesaria —agrega— fue dispuesta por mí como consecuencia de las noticias que me dieron en Río de Janeiro, según las cuales los insurgentes españoles de América del Sur acometían a los barcos de todas las naciones, con excepción de los ingleses, y basándose no sé en qué rumores, consideraban desde hacía poco tiempo a los rusos como aliados del Rey de España"*⁸⁸.

El mismo capitán ruso nos dice más adelante que sus temores son infundados, pues encuentra un buen trato de parte de los llamados "insurgentes".

La primera semana de navegación se realiza sin novedad, y el 30 de noviembre, estando a

"...34 grados de latitud y 48 y medio de longitud, encontramos súbitamente un barco ruso, o mejor dicho un barco que enarbolaba el pabellón ruso, aunque no tenía ni un ruso a bordo. El barco se llamaba Dvina y pertenecía a un comerciante de Arcangelsk, de nombre Brant. Su capitán era un alemán llamado Spratt"⁸⁹.

Dice Golovnin que no quiere detener este barco para darle cartas, y que sólo le encarga que al llegar a Hamburgo —adonde se dirige— anuncie en los periódicos que la navegación de su corbeta y la salud de la tripulación no presentan novedad hasta Buenos Aires, que es el puerto cercano adonde viaja⁹⁰. El capitán del *Dvina* es el primero en darle buenas referencias sobre el trato de los insurgentes a los extranjeros, en especial a los rusos, que es el interés de Golovnin, quien dice que este capitán le

"...contó que no sólo lo trataron bien y actuaron con toda justicia y honradez en sus asuntos de comercio, sino que le manifestaban un respeto más grande que a los demás capitanes de barcos mercantes"⁹¹.

No sabemos con exactitud cuándo llegan a Buenos Aires ni el tiempo que permanecen allí, y sólo volvemos a tener referencias cronológicas el 1º de febrero de 1818, día en que —según el itinerario de Golovnin—

"...con 15 grados de latitud y 77 de longitud, entre las 7 y 8 de la noche, vimos de pronto a la izquierda una luz bastante grande, al parecer a unas 4 millas de distancia. Aunque no podíamos divisar el barco por la velocidad con que pasaba, se trataba evidentemente de una embarcación que seguía un rumbo opuesto al nuestro. La luz continuó visible hasta casi las 10 de la noche, y luego desapareció. Algunos de nuestros oficiales vieron una segunda luz cerca de la primera. Estos fueron los primeros barcos que encontramos en el Cabo de Hornos, del Pacífico"⁹².

Estaban ya en viaje hacia el Callao.

En realidad la *Kamtchatka* no piensa llegar al puerto peruano, pues su destino eran las costas del noroeste.

"...pero habiéndole indicado —escribe el Virrey Pezuela— nuestro Embajador en aquella Corte Conde de Casa Flores que tenía un pliego de importancia para el Virrey de Lima, se allanó a tocar en el puerto del Callao con objeto de hacer este servicio"⁹³.



Excmo Sr

1
Lima 6 a Dic. de 1824

Sr J. Ministro
General de la Placencia

Nacional, conegaron al

Sr. Comisario D. Manuel

de los Andes de Mami,

Peruella

Procurador de Acobal

Excmo Sr J. Diego

Virrey del Perú -

Por no perder tiempo en reman al Caltas el temyguas
del mu de N. B. se lo incluyo a V. b. rebajado a los dos
alcamos de 1972 p. 2r y 1095 q. p. especial de uso a
V. b. se haviam includo y de los 6562 p. 4r. q. b. a
Nacional, conegaron al talenome me havia V. b. mandado poner, para curran
Sr. Comisario D. Manuel q. se formasen considerable accaron a favor de los And
Senra, la cantidad de tre-
tutas de la llamada. Emporran pues el referido prempu
rta y las. Mil. Sin. cinco
eis ocos y tre. 20. que
Necitan para las Acciones correspond. de libram
de los Andes de Mami,
y que el presupuesto que
D. de Dic. a 1824

Excmo Sr

Man. C. Poma

Presupuesto del caudal que se necesita para las atenciones del Apostadero de Marina en el mes de noviembre de 1820. Real Hacienda, Lima, 1820, Legajo 1521-1663. Archivo General de la Nación.

*Presupuesto del Cuadril q. se necesita para las Atenciones del
 Apuntador de Marina en el mes de Noviembre de 1820. cuyo por menor
 es como sigue*

Suma Mayor

P. 48. 10. 5 R. 20

1. Comand. ^{te} gral. Dgo. de Equadra	1251.6.17	} 3963. 7. 17
1. 2º de Bombard.	225.5.0	
1. Secretario Teniente de Nave	193.2.17	
1. Oficial de orna. id.	193.2.17	
1. 2º de Batua ten. ^{te} de fragata	185.1.0	
1. Ten. ^{te} de Nave agreg. a la Comand. ^{te}	155.6.17	
12 Capitanes de frag.	771.1.17	
2. Tenientes de Nave	235.5.0	
1. Aljefe de id.	119.1.0	
1. id. de frag. ^{ta}	112.2.0	
1. Ayudante	39.3.0	
1. Auditor de guerra	50.0.0	
1. Escribano	35.0.0	
1. 1º Excmo. de la Comand. ^{te}	46.2.0	
1. 2º	149.6.0	

Escuela Náutica

1. Ayud. ^{te} en jefe ten. ^{te} de fragata	136.6.17	} 366. 2. 17.
1. 1º Alumno	110.0.0	
1. 2º " "	65.0.0	
1. 3º " " de la escuela con su p. ^{ta} y l. ^{ta}	66.5.0	
1. Portero	20.5.0	

Capellanes de Buena

1. Capellan de Buena	221.2.0	} 481. 1. 17
3. Ayudantes	298.5.0	
1. 2º Guarnicion	22.1.17	
13. Soldados de frag. ^{ta}	196.1.17	
Para la decima una en cada mes	192.3.0	

Misist. ^o Princip.

1. Comandante de guerra de Marina a gr. ^{ta}	163.1.0	} 520. 7. 17.
1. Coronel	153.3.17	
1. Ofic. ^o S. ^o	121.3.0	
1. Alud. ^o	50.0.0	
1. Ofic. ^o de la Comand. ^{te}	30.0.0	

5722. 1. 17.

Vigilias

1 Capitan de Sisa	119.4.0
1. For. de propiedad	29.0.17
1 Viana	8.6.17
2. Fidei. de Mar	2.2.17

161-5.

Altop. de 23 Ballas

1. Contribucion	159.9.17
1. Capitan	116.1.17
1. 2.º Curioso Particular	70.0.0
1. 2.º id	30.0.0
1. Comisario de Contratos	25.0.0
1. Guardia Real	25.0.0
5. Sargento	75.2.0
2. Cabo de Sala	27.0.17
1. Escribano	12.0.0
1. Fisico	12.0.0
20. Uniformes	180.5.0
Para la decima Paises de los mismos	195.0.0

341-4.

Vigilias

San Lorenzo
Corral

1. 2.º Páble y sus Pasiones	51.2.0
6. Art. II.º de Mar	115.6.0
1. 2.º Páble	51.2.0
3. Art. II.º de Mar	57.5.0
Para el Alamb.º de id	9.0.0

278-7.

Altop

1. Comand.º Capitan de prop.º	281.2.0
1. Fidei.º de 1.º Mar	159.9.17
1. Guardia de Mar	70.0.0
2. Escribantes	20.0.0
1. Alcaide	30.0.17
1. Alcaide Mayor de Alcaide	81.6.0
3. 2.º de Mar	112.6.17
25. Art. II.º de id	250.0.17
8. Alcaide	72.8.0
6. Fisico	72.8.0
16. Fidei.º de Prop.º y sus frutos	26.1.0
6. id de 1791	179.6.0
Para los gastos de Alcaide, Altop y Alcaide y otros m.º	118.2.0
Para pago de Alcaide de los de los	266.0.0
Para los pequeños gastos de los m.º	300.0.0

266-3.

9612-6.

San Mateo

1. Comuna de Capatzen	165.9.17	
2. Financas de Aduana	176.5.17	
3. Y de Propiedad	66.4.17	
1. 1 ^{er} de Aduana	58. . .	
2. id. de Financas	136.9.17	
1. Guardia Municipal	26.3.17	
1. Contador	85.7.17	
1. Capataz	49.3.17	
1. 2 ^o de Financas	63.3.17	
1. 2 ^o de Policía Municipal	61. . .	
1. Muebles	36. . . 17	
1. 3 ^{er} de Policía	20. . .	
1. 1 ^{er} de Contador	57.7.17	
2. 1 ^{er} de Guardias	52.5. .	
2. 2 ^o id.	112.4. .	
1. 1 ^{er} de Capatzen	22.4.17	
2. 2 ^o id.	48.4.17	
1. 1 ^{er} de Armas	6. . .	
1. 2 ^o de Policía	19.4. .	4682.4. .
1. Armas	18.6.17	
1. Financas	15. . .	
1. Contador	15. . .	
1. Financas	15. . .	
1. 1 ^{er} de Armas	15. . .	
2. 2 ^o de Contador	32.3. .	
1. 1. 1 ^{er} de Armas	148.7.17	
1. 2. id. de Financas	527.7.17	
106. Muebles	957. . 17	
90. Guardias	480.7.17	
3. Armas	11.2. .	
1. Financas	45. . 17	
1. Armas		
1. Financas		
26. Financas de Brig.	380.5. .	
66. Y de Propiedad de Mando y sus parr.	735. . .	
Para elanc. a Hospital	160. . .	

14-296. 2. .

El 100.º de 1897

1. Comandante de Fragata	165.2.17
1. Capitán de 2.ª graduación	98.2.17
1. Teniente de fragata	66.2.17
2. Alférez de Navio	10.1.17
1. id. de fragata	46.6.17
1. 2.º Piloto con cargo	21.1.17
1. Contramaestre	75.2.17
1. Coche	48.3.17
1. 2.º Cirujano	43.2.17
1. 2.º Piloto	41.1.17
1. 3.º Piloto	20.1.17
1. Alacate	30.1.17
1. 1.º Contramaestre y 2.º Cocinero	51.1.17
1. 2.º id.	33.7.17
1. 1.º Guardia y 6.º id.	30.6.17
3. 2.º id.	67.5.17
1. 2.º Contramaestre	66.1.17
1. 1.º Contramaestre	22.6.17
3. 2.º id.	29.5.17
1. 3.º	10.1.17
1. Alacate	49.5.17
1. Alacate	18.1.17
1. Teniente	15.1.17
1. Cirujano	15.1.17
1. Piloto	15.1.17
1. Velero	15.1.17
1. Cocinero	15.1.17
10. Artillería de Brigada	135.2.17
36. id. Orden	433.6.17
78. Alacate	650.3.17
78. Guarnición	469.5.17
1. Caja	3.6.17
2. Dependientes de Oficio	25.1.17
35. Yndios de servicio de Marina y sus familias	490.6.17
15. id. de Brigada	161.2.17
Para el transporte de tropas	50.1.17

3663.1

17.956.3

Distribucion de la Frag. ^{el} Esmeralda presentada
 despues de su aprestamiento en virtud de cargo
 y otros individuos que se hallan en el Hospital
 correspondiente al mismo Buque

1. Comand ^{te} en C ^o de Navio	360.00	
1. teniente de Navio	155.67	
2. tenientes de fragata	288.70	
1. Alférez de Navio	119.40	
2 d ^{os} de fragata	288.60	
1. Conador	159.77	
1. Capellan	115.77	
1. 2 ^o Cirujano	110.77	
1. 1 ^{er} Alor	140.77	
3. 3 ^{os} d ^{os}	60.00	
1. Alacran	30.00	
1. 1 ^{er} Contramaestre y d. escudat	51.77	
1. 2 ^o d ^o	33.70	
5. Médicos	112.67	
1. 1 ^{er} Cirujano	18.67	} 5632.07
3. 2 ^{os} d ^{os}	49.57	
1. 1 ^{er} Cirujano	18.67	
4. 2 ^o d ^o	65.20	
2. Herbol	37.67	
1. Amon	18.07	
1. Fajero	15.00	
1. Sangrador	15.00	
2. Veleiro - 1. Patron - 1. Omo	68.60	
33. Artill ^{er} de mar	340.77	
48. Alacran	132.60	
37. Gromesol	222.67	
2. Page	7.60	
3. Dependientes & provision	25.07	
61. intro de infancia & maiana y tal corazon 1 ^{er} premio	636.67	
15. id de Brigada	207.20	
Para la Divisa Tabor & la marmol	133.40	
Para Estam ^o de Hospital	100.00	

Panón Sebastiana

1. Fon ^{ta} de propi ^{ta}	196.-17	
1. 1 ^o Fidei Aff ^{ta} de Navio	160.7.17	
1. 2 ^o id con d ^o de la de la de la	19.2.-	
1. Alcaide	30.-17	
1. Contram ^{te} y C. de C.	38.7.-	
1. 1 ^o Guardia	26.2.17	
2. 2 ^o id	58.5.17	
1. 1 ^o Colof ^{ta}	28.6.17	
2. 2 ^o id	33.1.-	
1. Sangra ^{ta}	15.-	} 2240-4.-
1. Panón	15.-	
1. Furdon	15.-	
1. Alguacil	15.-	
1. Corri ^{ta}	15.-	
1. Artill ^{ta} de prop ^{ta}	13.2.-	
1. de Corri ^{ta}	86.6.-	
1. Alcaide	66.1.17	
6. Furdon	36.1.17	
1. Paje	3.6.-	
1. Boqui ^{ta}	16.1.-	
1. 1 ^o Fidei de prop ^{ta}	138.7.-	
1. de de Prop ^{ta}	70.2.17	
Para la casa de la de la de la	113.5.17	
Para el can ^{te} de Prop ^{ta}	110.-	

Fidei^{ta} Mariana

1. 2 ^o Contram ^{te}	33.7.-	} 70.7.-
1. Artill ^{ta} de Mar	12.-	
2. Alcaide	12.-	
Para el can ^{te} de Prop ^{ta}	15.-	

Fidei^{ta} Romana

1. 2 ^o Guardia	28.6.17	} 78.5.17.
2. Alcaide	36.1.-	
Para el can ^{te} de Prop ^{ta}	20.-	

Boston Rowdies

1. 2 ^o Contrabando	39.2.	} 258-4.17.
1. 1 ^o Camp.	22.6.17	
1. Camp.	15. " "	
5. 1 ^o 1 ^o de Mar	60.1.17	
5. 1 ^o 1 ^o de Mar	65.1. " "	
5. 1 ^o 1 ^o de Mar	30. " 17	
1. Pap.	3.6. " "	
2. Contrabandos	18. " " "	
Para el un. de W. de	30. " " "	

Porq. de

1. 7 ^o de	13.1.17	} 1726.6.
1. Contrabando	109.6. " "	
1. 2 ^o Contrabando	77.4. " "	
1. Camp.	53. " " "	
1. 3 ^o de	20. " " "	
1. 1 ^o de	20. " " "	
1. 2 ^o Contrabando	33.2. " "	
1. 2 ^o de	28.4.17	
1. 1 ^o Camp.	18.4.17	
1. 2 ^o Camp.	16.4. " "	
1. 1 ^o Camp. 1. Camp. y 1. Camp.	65.1. " "	
12. 1 ^o de	16.4. " "	
10. 1 ^o de	90.2.17	
9. 1 ^o de	56.1.17	
1. 1 ^o de	16.1. " "	
9. 1 ^o de	114.2. " "	
1. 1 ^o de	68.4. " "	
Para la division de	614.3.17	
Para el un. de W. de	90. " " "	

27979.7.

Borg. Mayo

1. Comand. de San. de San. de San.	231.617	
1. San. de San. de San.	156.17	
1. San. de San. de San.	112.2..	
1. San. de San. de San.	112.2..	
1. Comand. de San. de San.	107.6..	
1. Comand. de San. de San.	115.7.7	
1. Comand. de San. de San.	110.7.7	
1. 2.º Párrafo con cargo	75.3.7	
1. M. de San. de San.	30.17	} 3152.7..
2. 3.º Párrafo	40.17	
7. M. de San. de San.	157.7..	
9. M. de San. de San.	249.2..	
3. M. de San. de San.	279.6..	
9. M. de San. de San.	56.6.17	
3. M. de San. de San.	30.6..	
6. M. de San. de San.	112.17	
Para la traslación de los mismos	106.1..	
Para el Comand. de Hospital	40.1..	

Regimiento Americano

1. Comand. de San. de San.	90.7.17	
1. 2.º Párrafo con cargo	74.6..	
1. Comand. de San. de San.	58.6..	
1. 1.º Párrafo con cargo	45.1..	
1. 2.º id	28.6.17	
1. 1.º Comand.	28.6.17	} 897.7..
9. M. de San. de San.	109.7..	
16. M. de San. de San.	126.9..	
1. M. de San. de San.	66.1.17	
2. Comand.	7.1..	
1. Comand.	4.1..	
Para la traslación de los mismos	98.2..	
Para el Comand. de Hospital	40.1..	

Ingresos Suabes

32.024.5..

1. 1 ^o Pabte con boya de Comisicion	524.4.17
2. 2 ^o id id id	261.5.17
3. Exposituras	70. . .
4. Patentes	267.7.17
5. 1 ^o de 1 ^o de Mar	260.7.17
6. 1 ^o de 2 ^o de Mar	388.2. .
7. 1 ^o de 3 ^o de Mar	36.7. .
8. 1 ^o de 4 ^o de Mar	100.2. .
9. 1 ^o de 5 ^o de Mar	120. . .

1524. . .

Comp^o de Comod^o Ano de 1892

1. Com ^o	68.4. .
2. Exposituras	68.4. .
3. 1 ^o de 1 ^o de Mar	77.5. .
4. 1 ^o de 2 ^o de Mar	58.1.17
5. 1 ^o de 3 ^o de Mar	22.2. .
6. 1 ^o de 4 ^o de Mar	174.6.17
7. 1 ^o de 5 ^o de Mar	66. . .
8. 1 ^o de 6 ^o de Mar	174.5.17
9. 1 ^o de 7 ^o de Mar	165. . .
10. 1 ^o de 8 ^o de Mar	2288.1.17

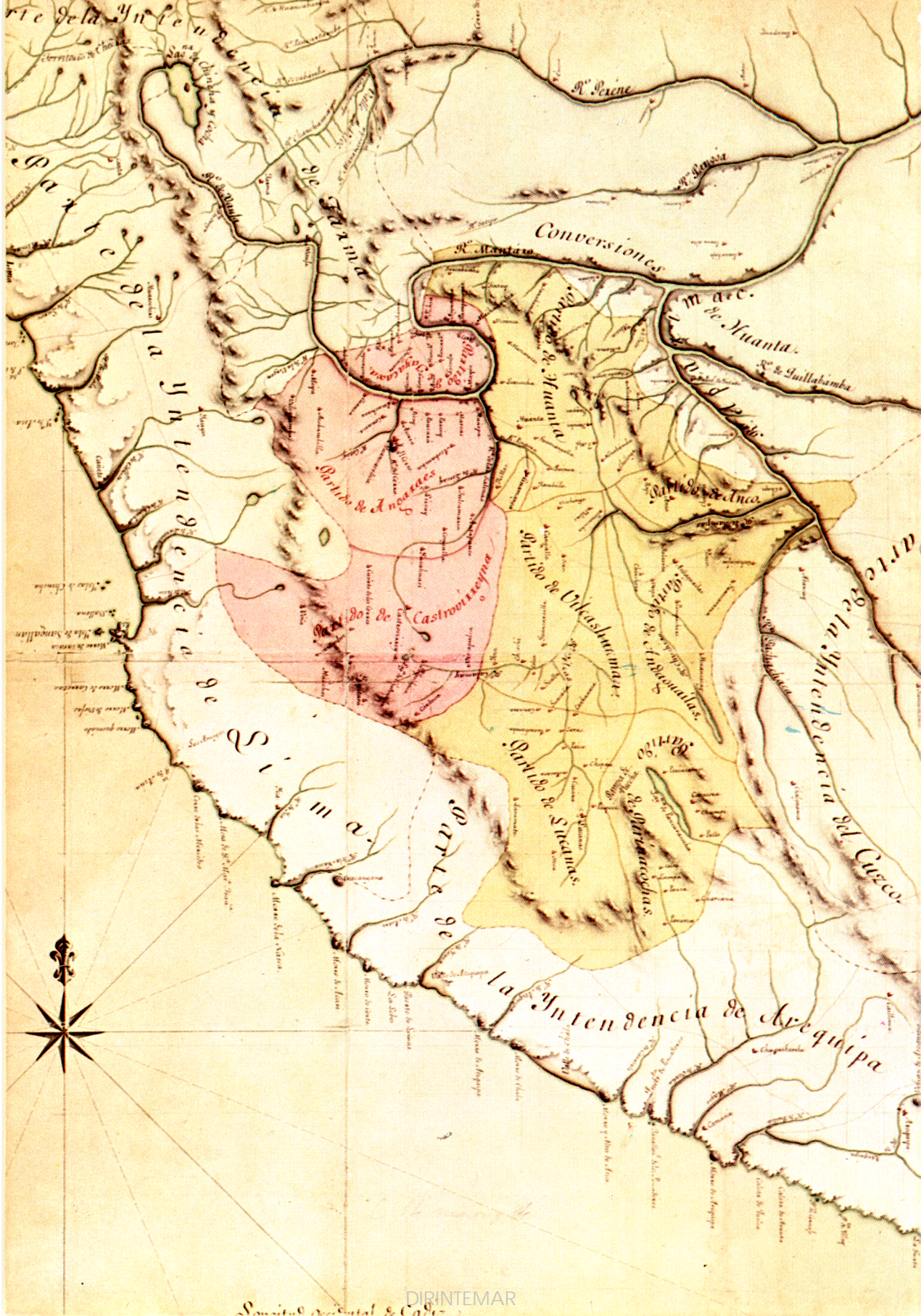
3860.6..

36606.9..

Actuando este Presupuesto a virtud de sus
mil novecientos seis pesos y tres reales de plata p^o N^o Municipal
de Marina de Lima 5 de Diciembre de 1920 -

Marijo L. Senra

*"Plano de la Quebrada y Caleta de Quilca. Situado el punto X en la Latitud Sur 16°.42'30", y en la Longitud de 66°.11'00" Occidental de Cadiz. Lebantado por orden del Comandante General de las fuerzas navales del mar Pasifico el Señor Don Roque Guruzeta Capitán de Navio de la R.l Armada y Comandante del Navio Asia. Por el 1.er Piloto grado de Alf.z de Navio D.n José Ig.o de Sierra. En Noviembre de 1824". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.— Carpeta D.— N° 13. "Copia del autor; firma autógrafa; escala en varas castellanas y en decimas de millas; nudo con media lis; lavado en verde, azul y gris; fondeaderos; calidad del fondo; sondas". Del fichero de cartografía del Museo Naval.
(Foto: Luis Dorado, Madrid).*



"Plano de las Yntendências de Huancavelica y Guamánaga. Hecho de Orden del Exmo. S.or Virrey Fr. D.n Fran.co Gil y Lemos. Año de 1792. Por D.n Andrés Baleáto. El Color Rojo, es la Yntendencia de Huancavelica, y el Amarillo la de Guamanga".

Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXIV.—
Carpeta C.— N° 4. *"Sin firma; rosa con lis; clave de colores, lavado en verde, gris, rosa y amarillo; orografía"*. Del fichero de cartografía del Museo Naval.
(Foto: Luis Dorado, Madrid).

El mismo Vasili Golovnin narra la causa de su escala en el Callao.

Dice:

"Cuando estuvimos en Río de Janeiro... el Embajador de España, que me había invitado por intermedio de nuestro Cónsul, me pidió un servicio muy importante para la Corte de España... El Embajador... debía informar cuanto antes al Virrey del Perú del estado de las relaciones entre ambas Cortes [España y Portugal]. Así lo exigía la seguridad de las posesiones españolas en la América del Sur. Pero como no tenía ninguna posibilidad de hacerlo, acudí a mis servicios y me pidió que, considerando la amistad y buenas disposiciones de nuestro Emperador para con España, aceptara pasar por Lima en mi viaje y llevar allí sus cartas. Como tenía yo tiempo suficiente, y esta comisión no me imponía el más mínimo cambio de la ruta que tenía que seguir con la Kamtchatka, acepté gustoso prestar este servicio a la Corte de España, que, según me lo aseguraba nuestro Cónsul General, sería grato a su Majestad Imperial"⁹⁴.

Según la Memoria de Pezuela, la corbeta rusa llega al Callao el 20 de febrero de 1818, habiendo salido de Río de Janeiro el 1º de diciembre del año anterior⁹⁵. De acuerdo a esto la navegación entre los dos puntos es de ochentiún días. Conforme a la relación de Golovnin la partida de Río de Janeiro es el 23 de noviembre de 1817 y la llegada al Callao el 7 de febrero del año siguiente⁹⁶. En este caso la navegación es de setentiseis días⁹⁷.

Por otro lado la versión de Pezuela es corroborada por la "Gaceta del Gobierno de Lima", que informa que la corbeta *Kamtchatka* llega al Callao el 20 de febrero⁹⁸.

Otra diferencia que podemos apreciar, y que sólo es aparente, se refiere a las fechas en sí; es decir, ya no a los tiempos de navegación, sino a los días de llegada al Callao y de salida de Río de Janeiro, que como se ve fácilmente, guardan diferencia. Pero esto tiene una explicación más clara que la dada para la diferencia anterior. Dice Pacheco Vélez al respecto que debemos tener en cuenta que,

"...con toda seguridad, Golovnin seguía en su cuaderno de bitácora el calendario ruso, que tiene once días de atraso con referencia al nuestro, pues es el calendario juliano con algunas modificaciones..."⁹⁹.

Pero volvamos al viaje en sí. Dice el relato de Golovnin, del cual mantenemos las fechas originales:

"En la mañana del 2 de febrero se levantaron unas nubes que luego se convirtieron en neblina y cubrieron el horizonte. La neblina pasó al poco tiempo pero el cielo quedó cargado. Pensando que no podríamos observar el sol a me-

dio día, tomé al amanecer el rumbo noreste, para acercarnos a la costa, muy al sur de Lima. Siguiendo después la costa lo más cerca posible, sería más fácil encontrar la isla que constituye la única señal para ubicar el Callao; si no se ha estado antes en el puerto. Hacia medio día se aclaró un poco el cielo y salió el sol, pero el horizonte era tan oscuro que la latitud que encontramos de 12° 44' no podía ser justa. Debíamos de encontrarnos muy cerca de la costa, pero el tiempo nublado no nos permitió verla hasta la una de la tarde. Entonces observamos unos montes altísimos, en tres hileras, la última de las cuales era mucho más alta que las dos primeras.

Al ver la costa nos fuimos acercando con más ánimo, y a las dos de la tarde nos encontramos a 10 millas de tierra, con 180 metros de fondo; un fondo de barro verde con pequeñas piedras. A las 3 llegamos hasta 5 millas de la costa mas cercana, que parecía una isla.

Temiendo perder sitio, si acaso había una corriente hacia el norte, nos pusimos al paio hasta la mañana. Una espesa neblina y una obscuridad húmeda nos mantuvieron cerca de la costa de Lima hasta el 7 de febrero. En esta fecha llegamos en la tarde al puerto del Callao, pero por falta de viento tuvimos que anclar en la misma entrada del puerto a las 3 de la tarde. Tres días antes habíamos visto cerca de la costa dos pequeños corsarios insurgentes, que no se atrevieron a acercarse a nosotros, sin embargo de prender y robar barcos españoles hasta el lado de los mismos puertos".¹⁰⁰

Este primer encuentro con embarcaciones patriotas, le muestra al capitán ruso que las noticias recibidas en Río de Janeiro no son exactas, y que puede confiar en la veracidad de la información brindada por el capitán de la *Dvina*, no obstante la misión oficiosa que cumple ante el Virrey. En los días siguientes confirma esta primera impresión. Narra el Capitán Golovnin:

"Apenas echamos ancla cuando vimos un bote que venía hacia nosotros de los buques anclados en el puerto. Llegó a las 5 enarbolando en su popa la bandera española de guerra. Pensábamos que venía algún oficial, pero se averiguó que no era sino un simple cabo que llegó a preguntarnos que barco era el nuestro, de dónde venía, etc., y también si no teníamos cartas de España. Le dimos contestaciones satisfactorias a sus primeras preguntas, pero no le mencioné las cartas del Embajador por no atreverme a entregarlas a una persona de poca importancia.

Ni el cabo ni sus remeros conocían otro idioma fuera del castellano, por lo que tuvimos que conversar como se pudo. No obstante, supimos por él que ocho meses antes habían pasado por el Callao dos grandes barcos rusos con rumbo a América del Norte¹⁰¹... Asimismo nos dijo que los insurgentes tenían numerosos corsarios cerca de la costa de acá, muchos de los cuales eran ciudadanos de los Estados Unidos de la América del Norte con patentes del gobierno de la nueva República. Estas fueron las primeras noticias que recibimos de los primeros españoles que llegaron a nuestro barco¹⁰².

Es comprensible que el capitán de la *Kamtchatka* se preocupe por recibir información sobre la situación del Virreinato, debido a las noticias contradictorias que trae y a la misión que provoca su escala en el Callao. A todo esto se agrega el natural interés que debe despertar en un navegante intrépido, el llegar a parajes por él desconocidos y sobre los que hay poca información, más aún tratándose de un viaje que se realiza con el objeto de "hacer descubrimiento"¹⁰³.

Golovnin continúa narrando su llegada al Callao:

"Antes de marcharse nos dijeron que al día siguiente, cuando nos acercáramos más, vendría a visitarnos el capitán del puerto. Sin embargo, como quería enviar al Virrey sus cartas cuanto antes, y además que le fueran entregadas por un oficial nuestro, no quise esperar esa visita y al día siguiente envié en la madrugada al Callao al Teniente Barón Vrangél, para que preguntara al Comandante si iba a contestar nuestra salva de artillería con número igual de disparos, y le pidiera autorización para ir a Lima con un guía para ver al Virrey; envié con él a Sarelíer, empleado de décimo tercera clase, para que comprara carne fresca y verduras. En el caso de que Vrangél fuera a Lima, tenía también que traerme la contestación a mis preguntas. Al amanecer vimos en el puerto cinco grandes buques españoles que habían llegado en la noche¹⁰⁴. Supimos después que estos barcos habían llevado 4,000 soldados a Concepción, después de lo cual bloquearon Valparaíso y venían ahora al Callao para recibir reparaciones. A las 9 de la mañana se levantó un viento ligero del oeste y enseguida nos pusimos en camino para entrar, pero el viento cambió al sur y se hizo más fuerte, por lo que tuvimos que realizar maniobras. Sólo a las 2 entramos a la rada. Al llegar encontramos a Sarelíer que regresaba de la ciudad. Nos dijo que los españoles iban a contestar nuestra salva disparo por disparo y que Vrangél se dirigiría a Lima a las 3 de la tarde, en cuanto recibiera la autorización del Virrey.

"Al acercarnos al fondeadero hicimos una salva a la fortaleza con 7 cañonazos y nos respondieron disparo por disparo. Poco tiempo después de haber echado el ancla recibimos la visita de varios señores españoles entre los cuales vino el director de la Aduana, quien expresó que quería felicitarnos por nuestra llegada y conocernos. Al principio no sabíamos que recepción hacerles, pues habían llegado en bote grande, con bandera militar y el cabo de pié, lo que indicaba a gente de importancia. Sin embargo todos vestían algo así como camisetas de tela y pantalones anchos, sombreros redondos y no usaban corbata. Sólo más tarde supimos que todos usaban aquí este traje.

"Después de tales visitas vino un oficial de parte del Capitán del puerto, acompañado por un italiano que le servía de intérprete. Lo enviaron para informarme que el Capitán del puerto había recibido orden del Virrey de mandar enseguida a Vrangél a Lima y darnos todo lo que yo pidiese para nuestro barco. Mas tarde llegaron más visitas, entre las cuales había tres señoras, una de ellas esposa del General de aquí. Todos querían ver nuestro barco"¹⁰⁵.

Se comprende el interés que despierta en Callao y Lima la llegada de un barco ruso, pues es un hecho que no ocurre con frecuencia. Sólo dos barcos de esta nacionalidad aparecen como acabamos de decir, durante el año anterior. Por otra parte los periódicos de la época publican, a raíz de la llegada de esos dos barcos de la Compañía ruso-americana, y de las relaciones amistosas entre España y Rusia, breves notas sobre la vida de ese país, y las actividades de sus gobernantes.

Mientras tanto Vrangél cumple su misión ante el Virrey, regresa al Callao muy avanzada la noche. La visita al Virrey se realiza en un ambiente cordial, aunque no pueden conversar, ni directamente, ni a través de intérprete, pues Pezuela no habla ruso y no hallan quien facilite la tarea. Golovnin aclara que para los días siguientes cuenta con los servicios de un misionero, el Padre Francisco, quien al visitar el barco se ofrece como intérprete¹⁰⁶.

Y continúa Golovnin:

"El 9 de febrero a las 9 de la mañana fui a tierra para recibir al Capitán del puerto y al Comandante del fuerte. El Capitán estaba enfermo, por lo que me recibió su señora, una dama de edad, muy amable y atenta. El Comandante, que era un anciano de unos 60 años, me recibió en persona muy cordialmente. Después de estas visitas registré el sitio donde los barcos toman agua fresca y regresé al mío. A las 11 nos acercamos más a la costa para que fuera más fácil llevar agua a bordo"¹⁰⁷.

Durante la mañana de este día reciben muchas visitas a bordo, de gente que desea conocer el barco. Por la tarde llega un edecán del Virrey con una carta para el capitán de la *Kamtchatka*. Viene acompañado por Pedro Abadía, el factor principal de la Compañía de Filipinas, quien le sirve de intérprete. El edecán trasmite a Golovnin la invitación que le hace el Virrey para comer al día siguiente en su palacio, para lo que enviaría su propia carroza a recogerlo. Abadía agrega que la recepción que se le prepara es suntuosa, y que puede llevar consigo a algunos oficiales. Esta misma tarde visitan el barco el Comandante del Fuerte del Callao con algunos de sus oficiales; el Secretario del Virrey; y muchas damas y caballeros, ninguno de los cuales entiende ruso ni otro idioma que no sea el castellano¹⁰⁸.

El Virrey Pezuela da noticia escueta de la visita de los oficiales rusos a palacio. Dice el Virrey que

*"El Comandante y Oficiales de esta Corbeta (Kamtchatka) fueron distinguidos por mí con la mesa, y ellos se comportaron bien. Al 1º le regalé un bastón fino"*¹⁰⁹.

Vasilii Golovnin es mucho más explícito y minucioso que el Virrey, lo que es explicable por la naturaleza de la fuente que nos deja, y porque se siente halagado con la invitación del gobernante del Virreinato. El escribe lo siguiente:

"El 10 de febrero, despues de las 8 de la mañana vinieron de tierra a informarme que la carroza del Virrey habia llegado para llevarme y me estaba esperando. Enseguida me fui con algunos de mis oficiales al Callao, y encontré el coche en la misma entrada del puerto... El oficial que mandaron para acompañarme era el Comandante Plato, jefe de la guardia de a caballo del Virrey. Me anunció que el Virrey esperaba a comer a todos nuestros oficiales..."

*A las 11 de la mañana salimos del Callao y al cabo de hora y media llegamos a Lima"*¹¹⁰.

No es nuestra intención transcribir aquí todas las observaciones que aparecen en el minucioso relato del viajero ruso. Sólo interesa dejar constancia del retrato general que se forma de la Capital del Virreinato, un viajero como Golovnin que recorre tan diversos países.

Dice que al llegar al palacio del Virrey los recibe un funcionario militar que los conduce a través de dos salas a presencia de Pezuela, quien, sin decirle palabra, lo lleva a las habitaciones interiores, y en una sala grande conversan por espacio de media hora; les sirve como intérprete el Intendente, quien habla francés. Luego conoce a la Virreina, y a las dos de la tarde ingresan al comedor, en don-

de se sirve una comida al estilo español. A las cinco de la tarde están de regreso en el barco, *"...después de haber pasado un día muy entretenido"*¹¹¹.

La visión de Lima que nos muestra Golovnin, no es muy favorable, más bien es negativa, aunque hay que reconocer, como lo hace Pacheco Vélez quien estudia con detalle este relato, que

*"Si tenemos en cuenta la brevedad del paso por Lima y el trato furtivo que Golovnin tuvo con sus gentes, podemos decir que su relato revela a un viajero culto y a un cronista en general minucioso y preciso. Se trata de un observador agudo que adquiere una visión del país, cierta en sus grandes perfiles, aunque su narración y sus observaciones pongan al descubierto, de vez en cuando, ciertos prejuicios políticos, una acentuada conciencia de la superioridad de Rusia, de cuya clase dirigente se sentía un elemento destacado y responsable, y hasta cierta jactancia de lo propio y desdén por las cosas españolas y americanas"*¹¹².

Mientras se realiza la visita de Golovnin y cuatro de sus oficiales al Virrey, el barco ruso es visitado por señoras y caballeros que llegan desde Lima para conocerlo. Dice Golovnin que

*"Los oficiales que se quedaron a bordo me contaron que un grupo de damas y caballeros llegaron con guitarras. Después de haber visitado el barco se sentaron en la cubierta y pidieron permiso para bailar. A nuestros oficiales les pareció esto muy extraño, pero un irlandés que estaba presente les dijo que tal era la costumbre de aquí, y que el grupo era de gente honrada. Bailaron por parejas... un baile español..."*¹¹³.

El 11 de febrero —siempre según el calendario ruso y el cómputo de Golovnin— éste permanece todo el día en su buque cargando agua y leña, sin que ocurra nada de importancia y con pocas visitas, pues es un día lunes; mas el 12, a las 9 de la mañana, parte hacia Lima acompañado de tres Tenientes, entre ellos Teopampo Lutkveeky que por hablar inglés le sirve de intérprete¹¹⁴. Vienen a Lima en dos coches de alquiler, *"...vistiendo traje civil y de incógnito"*¹¹⁵.

Al llegar a Lima se dirigen a casa de Abadía, y *"después de haber decidido con él todo lo necesario para abastecer el barco, disponiéndolo de modo que pudiéramos zarpar el domingo siguiente, 17 de febrero, fuimos a visitar la ciudad"*¹¹⁶.

En esta visita tienen como guía al mismo Abadía, con quien luego comen, despidiéndose a las cinco, para regresar al Callao. En esta segunda visita a la capital, Golovnin confirma su

opinión negativa sobre la arquitectura, limpieza y distribución de la ciudad¹¹⁷. En esta ocasión no visita al Virrey, pero el día 14, muy temprano, vuelve a Lima para visitar el Arsenal de Artillería y la Casa de Moneda. Acompañado de Abadía va primero a palacio para despedirse de Pezuela y agradecerle sus atenciones. *"Sin embargo, —dice Golovnin— el Virrey no quiso que me despidiera entonces y me persuadió a que fuera a comer el sábado 16, sin ceremonias, a su mesa familiar"*¹¹⁸.

Para cumplir con esta invitación, Golovnin regresa a Lima el 16 de febrero, a las nueve de la mañana, pero antes de ir a palacio visita el cementerio y la fábrica de pólvora que hay cerca de él. Ya en palacio se entera de que el Virrey se encuentra indispuesto, por lo que es recibido por la Virreina, y come en su mesa familiar y con muy pocos invitados.

Escribe Golovnin: *"En nombre de su esposo, me dió la Virreina un bastón de carey con puño y cantera de oro y me pidió que lo aceptara como un recuerdo del Virrey y de mi estada aquí"*¹¹⁹. Esta es la última visita que realiza a Lima. Retirase al Callao en donde encuentra todo lo que necesita para continuar su viaje, *"...con lo que no habría ningún impedimento para nuestra partida"*¹²⁰.

Aconseja

*"...que un barco que necesita repararse no debe entrar a Lima porque todo lo que se refiere a marina es allí demasiado caro, muchas cosas no se encuentran por ningún precio y hay que pagar también mucho a los obreros"*¹²¹.

Por otra parte son interesantes las reflexiones y observaciones que hace Golovnin sobre el comercio peruano, su organización política, sus recursos naturales, su situación, etc.¹²².

El capitán de la *Kamtchatka* nos deja el relato de sus últimas horas en el Callao. Dice:

"El 17 de febrero a la salida del sol, empezamos a alistarnos para marcharnos. Mandé entretanto un oficial a tierra, para que diera al capitán del puerto y al comandante nuestro agradecimiento por la buena recepción y los agasajos que habíamos recibido. Al mismo tiempo arregle con el comandante el asunto de las salvas y él dijo que nos contestarían con número igual de disparos. Hacia el medio día llegó Abadía con algunos de sus amigos, los mercaderes que nos habían suministrado varias cosas, con sus cuentas. Pasamos con estos señores como dos horas apuntando y pagando. Finalmente, a las 2 de la tarde se despidieron nuestros amigos españoles, con lo que enseguida levantamos ancla y salimos de la rada. Hice entonces una salva a la fortaleza con 7 cañonazos. No obs-

tante la fortaleza no respondió en tanto que la fragata española disparó tres cañonazos. Viendo que la fortaleza no contestaba volví con mi barco a la rada y mandé a un oficial donde el Comandante para decirle que esperábamos una salva. En el momento que el oficial le informó del objeto de su llegada nos contestó la fortaleza con 7 disparos. A su regreso me dijo el oficial que el Comandante pedía muchas disculpas y que sentía habernos detenido. Le echaba la culpa al jefe de la armada que se había encargado de contestar a nuestra salva. Enterado de que este español atrevido, había hecho tres disparos para contestarnos, di yo la orden de disparar 3 cañonazos indicándole que era yo el que contestaba su salva¹²³. Arreglado de esta manera el asunto, fútil pero necesario, zarpamos después de las 4¹²⁴.

La partida de la *Kamtchatka* del Callao ocurre el 1º de marzo de 1818, según informa la "Gaceta del Gobierno de Lima" tres días después¹²⁵. El Virrey Pezuela no deja referencia alguna en su Diario de Gobierno sobre la salida de la corbeta rusa, pero es evidente que la impresión y el recuerdo que dejan estos visitantes rusos en el ánimo del gobernante virreinal, es muy superior al de sus predecesores, los que vienen en las fragatas *Kutusoff* y *Suvaroff*, a quienes acusa de intentar

"...vender algunos objetos que no consiguieron sino clandestinamente..." y de que *"por las costas de Abajo, singularmente en Tumbes, hicieron un contrabando vergonzoso..."*¹²⁶.

La correspondencia del Embajador español en Río de Janeiro, Conde de Casa Flores¹²⁷ para el Virrey del Perú es amplia como minuciosa. En verdad, no existe buque procedente de aquel punto que no traiga pliegos o cartas particulares del Ministro español, e incluso envía ayuda que es tan necesaria para aliviar las preocupaciones de Pezuela.

A esta última circunstancia obedece la presencia del bergantín inglés *Alexander* en el Callao, el 30 de octubre de 1818¹²⁸. En este bergantín, cuyo Sobrecargo es don Samuel Gut-cok, viene el Teniente Coronel don Antonio Seoane, quien además de los pliegos del Conde de Casa Flores, trae otros del Duque de San Carlos, Embajador español en Londres¹²⁹.

El *Alexander* es contratado en Río de Janeiro por el Embajador español con el comerciante don Esteban Locately¹³⁰. El envío consiste en lo siguiente:

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS V

<i>"Fusiles ingleses con bayoneta, a 11 pesos</i>	1000	11,000
<i>Idem. con idm., a 10 pesos</i>	1015	10,150
<i>Idm. franceses con bayonetas, a 8 pesos...</i>	1200	9,600
<i>Pares de pistolas inglesas, a 14 pesos.....</i>	691	9,674
<i>Sables morunos, a 12 pesos.....</i>	3000	4,500
<i>Idm. con bainas de acero, a 8 pesos.....</i>	264	2,244
<i>Sables para Granaderos, a 2 pesos.....</i>	500	1,000
<i>(estos los embia por sí el Conde, comprados por él)</i>		

48,168¹³¹.

Para Pezuela el envío de este armamento es muy oportuno, pues *"...ya estaban repartidas todas las armas que había en el parque del Ejército, y otros puntos pedían con instancias, al paso que de la Península nada llegaba"*¹³².

Además del armamento especificado, el *Alexander* trae de Río de Janeiro efectos para vestuario por un valor de 42.753,2 pesos, cuyo detalle es el siguiente:

<i>"135 piezas lienzo blanco, 7.969.5 vs., a 5 rrs</i>	....	4.980.6
<i>042 idm. idm. idm. 4437 vs., a 4 rs. 5 1/2 m.</i>	.....	3,311.2
<i>120 suplementos de cacerillos 7342 vs., a 3 rs. 11</i>		
<i>3/4 m.</i>	.....	3,059.4
<i>411 idm. cacerillos, 4932 vs., a rs. 11 m.</i>	.....	2,055."
<i>021 idm. paño grana 800 vs., a 3 ps. 5 rs.....</i>		2,909.4
<i>019 idm. de verde, 877 vs., a 2 ps. 3 rs.</i>		1,939.2
<i>170 idm. de azul, 5361 vs. 3/8, a 22 rrs. 8 ms.....</i>		14,982.6
<i>170 idm. de idm., 4338 vs., a 17 rs. 8 1/2 m</i>	.....	9,480.2
<i>300 gruesas de botones, a 3 pesos, 6 rs.</i>		1,125."

42,168¹³³.

El bergantín inglés *Alexander* permanece en el Callao hasta el 14 de febrero de 1819 en que parte para el Río de Janeiro, con numerosos pasajeros¹³⁴. El Arcediano Navamuel conduce pliegos para el Gobierno, en los que el Virrey da cuenta del viaje de dicho Arcediano, y de la pérdida de la *María Isabel* y otros cinco transportes con tropa. Asimismo, Pezuela repite *"...el estado crítico en que quedan estos dominios de S.M. y la llegada a Valparaíso del aventurero Lord Cochrane y preparativos de los enemigos contra el Perú"*¹³⁵.

Con el comerciante Martínez Descalzo envía dos cartas para su hermano Ignacio y tres cuadernos de su correspondencia con la Corte, a fin de que los conserve, así como el *"...tercer cuaderno de órdenes y correspondencia del tiempo que estuve mandando el Ejército, habiéndole remitido antes los dos primeros"*¹³⁶. Martínez Descalzo debe llevar los papeles a Río de Ja-

neiro, y allí entregarlos al Arcediano Navamuel¹³⁷. Todas estas precauciones no deben extrañarnos, pues son costumbre de la época, impuesta por las circunstancias políticas que se viven.

El 20 de noviembre de 1818 la *Venganza* obliga a entrar al Callao, "por sospechoso", al bergantín francés *Gacelle*, cuyo capitán de apellido Rowsel, trae una carta particular del Conde de Casa Flores para el Virrey¹³⁸. La fragata *Venganza*, en opinión de Pezuela es "...el buque más velero que se conoce en estos Mares"¹³⁹ y que el 14 del mismo noviembre sale "...a perseguir un corsario que se presentó a la boca del puerto..."¹⁴⁰. La *Venganza* no puede apresar al corsario "...por haberle cambiado el rumbo en la noche..."¹⁴¹, pero trae al *Gacelle* que viene del Janeiro, de donde parte el 10 de setiembre¹⁴² con rumbo al Callao. Realmente este bergantín francés se dirige al Callao cuando es apresado por la *Venganza*, pues en la carta que hemos mencionado, el Embajador español en el Janeiro comunica a Pezuela "...la venida de este buque, pero sin hacer recomendación de él..."¹⁴³. Dice el Virrey que este hecho

"...fué bastante por razones políticas para no considerarle como presa y ordenarle que compusiese las averías que había sufrido en la navegación y se volviese al mar"¹⁴⁴.

Agrega Pezuela que,

"no obstante, habiéndole reclamado por presa el Capitán, Oficiales y tripulación de dicha fragata "*Venganza*", ordené al Sr. Comandante del Apostadero le formase causa para satisfacer el reclamo"¹⁴⁵.

Para unir Río de Janeiro y Callao, el *Gacelle* emplea setentiún días de navegación.

La fragata angloamericana *Pez Volador* llega al Callao el 30 de diciembre de 1818, con setentisiete días de navegación desde Río de Janeiro, de donde zarpa el 14 de octubre anterior¹⁴⁶. Trae, además de los pliegos del Embajador español, "*algunos fusiles, sables y pistolas en corto número*"¹⁴⁷, y pasajeros¹⁴⁸.

La noticia principal que el Embajador comunica al Virrey, es el haberse "...firmado tratados de comercio entre España e Inglaterra"¹⁴⁹.

El 14 de febrero de 1819 zarpa del Callao con destino al Janeiro la corbeta de guerra inglesa *Bloson*¹⁵⁰, que el 11 del mes anterior regresa del Río Columbia¹⁵¹.

Aunque ya hemos mencionado la presencia en el Callao de la fragata angloamericana *Ballón*, el 16 de mayo de 1819¹⁵², queremos reiterar que esta nave emplea cincuentiún días para unir Río de Janeiro con Callao. Este tiempo es uno de los más cortos para la navegación por esta ruta, pues generalmente se emplea más de setenta días en este viaje. El Capitán de la

fragata es Juan Halles, quien trae la noticia sobre la muerte de la Reina a raíz de un parto¹⁵³.

El bergantín angloamericano *Palas* entra en el Callao el 18 de mayo de 1819 “...procedente del Janeiro, de donde salió el 25 de Febrero último y tocó en Pisco el 14 del presente Mayo, de donde salió inmediatamente”¹⁵⁴. El tiempo total de navegación es de 82 días; y de 78 el parcial hasta Pisco, desde donde en 4 días llega al Callao. El Capitán de este bergantín es don Cristóbal Holt y su Sobrecargo D. Andrés Lizaur, y viene remitido por “...D. Nicolás de Chopitea en compañía con el Comandante del Janeiro Lizán; carga: armas, jabón, belas de sebo, plantas, yerba mate y frasqueras de Xinebra. Viene (sic) recomendado del Sr. Embajador Conde de Casa Flores para que sea recibido por interesante su cargamento en las circunstancias presentes”¹⁵⁵. Trae de pasajeros al Capitán de Dragones, veterano de Concepción, don Antonio de la Fuente, quien porta la correspondencia del Embajador, y una carta del Coronel Olarría para el Virrey¹⁵⁶ —carta a la que ya nos hemos referido—¹⁵⁷; y al alemán don Enrique Bremou, también recomendado por el Embajador, a instancias del Enviado de Rusia en aquella Corte¹⁵⁸.

La fragata inglesa *Recurso*, capitaneada por William Rutherford, llega al Callao el 17 de febrero de 1820¹⁵⁹, “...con permiso del Embajador del Janeyro, y despachada p.r el Com.te Español D. Nicolás Chopitea y otros”¹⁶⁰. En su viaje al Callao, la *Recurso* hace escala en Arica, donde vende parte de su cargamento, y viene al puerto limeño a vender el resto¹⁶¹.

Otro envío del Conde de Casa Flores al Virrey Pezuela, es el que llega al Callao el 9 de junio de 1820, en la corbeta portuguesa *Ana de Ríos*. La corbeta emplea setentiún días para el viaje desde el Janeiro, y viene —dice el Virrey— “...con los pertrechos navales q. pedí a dho. Sr. á instancia del Gefe (sic) de este Apostadero, y llegó en tan buena ocasión, q. no se encontraba hace ya muchos meses una vara de jarcia ni lona con q. avilitar (sic) los Buques de Grra. detenidos p.r esta causa. Los articulos q. trae son un repuesto de ambas clases, cuio bator (sic) sube a 28.736 pesos”¹⁶².

El Capitán de la fragata mercante angloamericana *Luisa*, don Rateliff Hick, se hace a la vela para el Janeiro el 23 de junio de 1820, a fin de cumplir con el convenio reservado que firma con las autoridades españolas¹⁶³. De acuerdo con este contrato Hick se compromete a traer quinientos quintales de jarcia a 15 pesos cada quintal; y quinientos sables con vaina de acero y mil fusiles buenos con bayoneta, a precios cómodos. Por este servicio el capitán de la *Luisa* “...pide q. se le permita

traher del Janeiro, y bender (sic) el valor de 25 mil p.s de principal"¹⁶⁴.

Otro viaje desde el Janeiro, que ratifica la permanente comunicación entre ese punto y el Virreinato del Perú, es el de la fragata mercante angloamericana *Mohawq*, cuyo Capitán, don William Spear, se presenta ante el Virrey el 12 de julio de 1820¹⁶⁵. La *Mohawq* sale del Janeiro el 13 de mayo¹⁶⁶ y ancla en el Callao sesenta días después; viene

*"...remitida por el Sr. Embajador de S.M. Católica en aquella Corte, con el pral. obgeto (sic) de comunicarme —dice Pezuela— las noticias de ntra. Península hasta fines de Marzo anterior, y por si encontraba algún Buque Corsario que obligase á hechar los Pliegos que me traía al agua, remitió con ellos á D. Alexandro Alvarez, impuesto de su contenido: pero no habiendo ocurrido novedad en la navegación, le recibí (sic) con todos los documentos..."*¹⁶⁷.

Entre las noticias que envía el Embajador destaca la que se refiere a la jura de la Constitución de la Monarquía Española por Fernando VII, publicada por las Cortes Generales y Extraordinarias¹⁶⁸. Ante esta nueva, dice Pezuela que

*"...es ya indudable en q. el Rey y la Nación quieren q. rija la Constitución citada, y en conseq.a, dispuesto p.r mi parte á dar cumplimiento quando reciva la noticia Oficial, hice al público saber esta novedad en Gazeta extrahordinaria de esta Capital del Jueves 13 de Julio..."*¹⁶⁹.

La orden oficial para proclamar y jurar la Constitución de la Monarquía Española, le llega al Virrey el 4 de setiembre de 1820, en el segundo momento liberal¹⁷⁰, cumple dicho mandato el 15 del mismo mes¹⁷¹.

El 12 de setiembre de 1820 sale del Callao para Río de Janeiro el bergantín inglés *Columbio*, —que ya se menciona en otro fragmento de este capítulo— lleva como pasajeros al Subteniente de la Concordia don Pedro Landuchaverri, entre otros¹⁷². Este subteniente es el encargado de conducir dos paquetes de correspondencia del Virrey, uno para el Embajador español en Río de Janeiro y otro dirigido al señor Uriarte, en Cádiz¹⁷³. La correspondencia para el Conde de Casa Flores tiene por objeto acordar lo referente a la *"...suspensión de hostilidades y acomodamiento con los Insurgentes..."* contenida en la Real Orden Reservada, su fecha 11 de abril de 1820¹⁷⁴. Esta Real Orden la recibe Pezuela el 4 de setiembre de ese año¹⁷⁵, y según ella se le manda proponer *"...á los Gefes de las Provincias disidentes de esta Am.ca cesación de ostilidades (sic) p.a tratar de un acomodam.to haciéndoles saver (sic) el restablecimiento de la Constitución de la Monarquía Española promulgada en Cádiz*

*el año de 812 y la voluntad del Rey, y la Nación...*¹⁷⁶. En la correspondencia para la Península, el Virrey informa: a) que se pondrá en práctica esta Real Orden Reservada¹⁷⁷; b) el estado del Virreinato; c) el desembarco de la expedición de San Martín en Pisco; y d) la distribución dada al Ejército del Alto Perú, para acudir al lugar donde la necesidad lo llame¹⁷⁸.

A las cuatro de la tarde del 6 de diciembre de 1821 ancla en el Callao la fragata de guerra de S.M.B. *Bloson*¹⁷⁹ con sesentiocho días de viaje desde el Janeiro, y escala en Montevideo y Valparaíso. Esta fragata, al mando de su Comandante F. E. Fernuns, sale del Janeiro el 29 de setiembre de 1821; hace escala en Montevideo y parte de allí el 15 de octubre del mismo año, rumbo a Valparaíso, de donde reanuda viaje al Callao el 25 de noviembre siguiente¹⁸⁰.

En la "Gaceta del Gobierno de Lima" del 28 de agosto de 1825, se da cuenta que llega al Callao el 5 del mismo mes, un bergantín inglés, cuyo nombre no se menciona¹⁸¹. Este bergantín viene del Río de Janeiro con noticias sobre la difícil situación de aquella Corte donde aumentan las rebeliones contra el emperador¹⁸².

Finalmente, el 11 de setiembre de 1826, sale del Callao para Río de Janeiro la fragata francesa *Dandé*, al mando de su Capitán don Sacaret Emond¹⁸³, y el 29 del mismo mes hace lo propio la fragata inglesa de transporte *Surry*, con su Capitán don Roberto Bowers¹⁸⁴.

MONTEVIDEO

En marzo de 1794 se dicta una Real Orden en Aranjuez, que dispensa del pago de fletes al azogue conducido desde Montevideo al Callao por el navío mercante *Madre de Dios*. Esta dispensa se debe a que dicho azogue era el salvado del naufragio de la fragata de guerra *Nuestra Señora de Loreto*¹⁸⁵.

En junio de 1796 se dicta en Madrid una Real Orden que aprueba las providencias dictadas por el Virrey Gil de Taboada y Lemos para permitir el embarque de 5 millones de pesos en la fragata de guerra *Santa Rosalía*, que los conduce hasta Montevideo, donde los trasborda al navío *San Fulgencio*. De los 5 millones, dos pertenecen al Ramo de Temporalidades y Renta de Correos, y tres al Comercio¹⁸⁶. El *San Fulgencio* llega a Cádiz el 30 de junio de ese año¹⁸⁷.

El 3 de mayo de 1812 sale de Montevideo para el Callao la fragata mercante *General Apodaca*, con correspondencia para el General Goyeneche y solicitud de auxilios¹⁸⁸, y en octubre del mismo año está nuevamente con efectos para Montevideo¹⁸⁹.

La corbeta *Mercurio* llega al Callao, procedente de Montevideo en octubre de 1813¹⁹⁰ y parte de regreso, con auxilio de efectos, en agosto del año siguiente¹⁹¹.

Otro viaje desde Montevideo es el que realiza el bergantín inglés *Aurora*. Sale de allí el 10 de mayo de 1820 y llega al Callao el 28 de julio siguiente¹⁹². Es un recorrido de 80 días, con el principal objeto de

"...conducir á su bordo los Oficiales, Cadetes y Tropa Prisioneros q. fugaron de las Bruscas"¹⁹³ y avisarle al Virrey "...que tenga el mayor cuidado con las cartas q. traen los Pasajeros (sic) p.r q. save (sic) q. tienen los Insurgentes varios Emisarios ocultos en esta Ciudad, entre ellos un Abogado p.a q. no se introduzcan papeles sediciosos"¹⁹⁴.

El bergantín inglés *Olenprach* amanece fondeado en el Callao el 6 de diciembre de 1821. Viene de Montevideo con 85 días de navegación, al mando de su Capitán don Guillermo Broden, y 19 individuos de capitán a paje, cargado de fierro, vino, losa y otros efectos¹⁹⁵.

Finalmente, el 10 de junio de 1826 llega al Callao la fragata americana *Panther*, que capitaneada por don Lloyd Bowes viene de Montevideo con escala en Coquimbo, y con carga general¹⁹⁶.

*

Ahora, luego de estas minuciosas consideraciones, a modo de muestra, de la navegación entre la costa peruana y los diversos rumbos de los mares, vale pensar en los viajes famosos que de algún modo influyen de manera menor o significativa en la vida nacional.

Los cruceros de Brown y de Cochrane, la expedición de Osorio a Chile, la constante presencia de múltiples corsarios, la llegada de buques ingleses, franceses, norteamericanos y de otros ángulos del mundo; en fin, la verdad de la Expedición Libertadora, gravitan no sólo como noticia, en nuestros abuelos de esas horas de bellos anuncios, sino que transforman de modo inequívoco el porvenir del hombre y del mundo peruanos.

Puede pensarse del mismo modo en los viajeros ilustres que por razones diversas llegan a nuestros puertos. Desde las expediciones científicas del siglo XVIII hasta los hombres que como Basilio Hall hablan de nuestra Independencia, hay múltiples matices en una gama simpática y siempre evocadora.

Puede reflexionarse, por último, en el retorno de nuestros últimos virreyes y de los "capitulados" en Ayacucho; en el viaje del Arzobispo Las Heras que desde Chancay ve con nostalgia a nuestra gente; en la "despedida" de San Martín en 1822 que relata con detalle Tomás Guido; en la llegada entusiasta de Bolívar en setiembre de 1823 y en el regreso a su tierra tres

años más tarde sin desmayo alguno en su empeño por la libertad.

Estuardo Núñez, estudioso de nuestros viajeros, precisa con exactitud algunas notas que corresponden a quienes recorren nuestra tierra en los días de la Independencia.

“Una característica general de los viajeros que escribieron sobre el Perú en esas casi tres primeras décadas del XIX, o sea la época de Independencia, es su óptica limitada —en el aspecto geográfico— a los puertos y ciudades de la costa del Pacífico y a su preferencia por describir Callao y Lima, y en el aspecto histórico, a relacionar las circunstancias políticas, sociales y económicas coetáneas del Perú. Se trata de viajeros preponderantemente marítimos que con rarisimas excepciones no se aventuraron al interior del país ni les preocupaba todavía el estudio de caracteres antropológicos y etnográficos del país ni menos su conformación histórica antigua. La inquietud por el país profundo, espacial y temporal, ha de aparecer, con tendencia más acentuada entre los viajeros, mucho más tarde, a partir de mediados del siglo XIX. La excepción parece ser, en la década del 20, el relato del inglés Robert Proctor”¹⁹⁷.

NOTAS AL CAPITULO

1. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— p. 264.
2. *Ibidem*, p. 394.
3. *Ibidem*, p. 264.
4. *Ibidem*, p. 394.
5. *Ibidem*, pp. 264 y 265.
6. *Loc. cit.*
7. *Ibidem*, p. 265.
8. *Loc. cit.*
9. *Ibidem*, p. 266.
10. *Ibidem*, p. 342.
11. *Ibidem*, p. 394.
12. *Loc. cit.*
13. *Ibidem*, p. 695.
14. *Loc. cit.*
15. *Ibidem*, p. 577.
16. *Loc. cit.*
17. *Ibidem*, p. 521.
18. *Loc. cit.*
19. *Ibidem*, p. 562.
20. *Ibidem*, pp. 562-563.
21. *Ibidem*, p. 563.
22. GACETA EXTRAORDINARIA, de Trujillo, del 18 de abril de 1824, N° 16.
23. EL PERUANO, del 2 de agosto de 1826, N° 18.
24. *Ibidem*, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
25. *Ibidem*, del 27 de setiembre de 1826, N° 34.
26. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Libro Copiador N° 398: Informes. Años 1826-1829. Marzo 1826.
27. *Loc. cit.*
28. *Loc. cit.*
29. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 121.
30. *Loc. cit.*
31. *Ibidem*, pp. 121-122.
32. *Ibidem*, p. 456.
33. Cuando estudiemos la navegación Janeiro-Callao, veremos que este tiempo es uno de los más cortos para esa ruta.
34. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 456.
35. *Loc. cit.*
36. *Ibidem*, p. 457.
37. *Ibidem*, p. 501.
38. D.A.S.M. ... T. VII, pp. 106 a 108.
39. *Ibidem*, p. 107.
40. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 411 a 422 y 441 y siguientes.
41. *Ibidem*, p. 455.
42. *Ibidem*, pp. 428 y 415.
43. *Ibidem*, p. 445.
44. *Ibidem*, pp. 403-404.
45. *Ibidem*, p. 503.
46. *Loc. cit.*
47. Debe ser 12 pesos cada fusil.
48. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 569-570.
49. *Ibidem*, p. 514.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

50. *Ibidem*. p. 513.
 51. *Ibidem*, pp. 514-515.
 52. *Ibidem*, p. 515.
 53. *Loc. cit.*
 54. *Loc. cit.*
 55. *Ibidem*, p. 555.
 56. *Ibidem*, pp. 556-558.
 57. *Ibidem*, p. 717.
 58. *Ibidem*, pp. 717-718.
 59. *Ibidem*, p. 771.
 60. EL PERUANO, del 7 de octubre de 1826, N° 37.
 61. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 266.
 62. MINERVA PERUANA, del 14 de setiembre de 1805, N° 27.
 63. Los abanicos pueden ser: suspensorios, finos, ordinarios y de tafetán.
 64. MINERVA PERUANA, del 14 de setiembre de 1805, N° 27.
 65. *Ibidem*, del 31 de mayo de 1806, N° 21.
 66. *Ibidem*, del 30 de mayo de 1806, N° 20.
 67. *Loc. cit.*
 68. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 744.
 69. *Loc. cit.*
 70. Guillén da como fecha de salida el 14 de noviembre. GUILLEN, Julio ...*Indice*.— T. II, p. 166.
 71. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 803.
 72. *Loc. cit.*
 73. *Ibidem*, p. 292.
 74. *Loc. cit.*
 75. *Loc. cit.*
 76. *Loc. cit.*
 77. *Ibidem*, p. 354.
 78. *Loc. cit.*
 79. *Loc. cit.*
 80. *Ibidem*, p. 392.
 81. ALCEDO, Antonio de... *Diccionario Geográfico-Histórico de América*.— T. II, p. 500.
 82. GACETA DEL GOBIERNO, del 5 de febrero de 1813, N° 12.
 83. PACHECO VELEZ, César... *Un testimonio ruso sobre el Perú de 1818*, en la Revista Histórica, T. XXX, p. 359.
 84. *Ibidem*, p. 361.
 85. *Ibidem*, p. 360.
 86. *Ibidem*, p. 361.
 87. GOLOVNIN, Vasilií Mikhailovitch... *Viaje alrededor del Mundo en la Corbeta "Kamtchatka" en 1817, 1818 y 1819*, cap. II, en PACHECO VELEZ, César... *Op. cit.*, p. 378.
 88. *Ibidem*, pp. 378-379.
 89. *Ibidem*, p. 379.
 90. *Loc. cit.*
 91. *Loc. cit.*
 92. *Loc. cit.*
 93. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 233.
 94. GOLOVNIN, Vasilií Mikhailovitch... *Op. cit.*, p. 378.
 95. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 233.
 96. PACHECO VELEZ, César... *Op. cit.*, p. 361.
 97. *Ibidem*, pp. 361-362.
 98. GACETA DEL GOBIERNO, del 28 de febrero de 1818, N° 15.
 99. PACHECO VELEZ, César... *Op. cit.*, pp. 361-362.
- Este hecho nos ayuda a conciliar alguna de las fechas del itinerario de viaje. En efecto, Golovnin dice que en el Callao permanecen ocho días; salen de él el 17 de febrero. Partiendo de esta fecha, tenemos que la

NOTAS AL CAPITULO

- llegada al Callao debe ocurrir el 9 de febrero y no el 7. Si a esta fecha, 9 de febrero, le agregamos los once días de atraso del calendario ruso, resulta que la llegada al Callao es el 20, según nuestro calendario, y que es la fecha dada por Pezuela y la "Gaceta", y que así coincide con la que verdaderamente registra Golovnin en su cómputo. Establecemos de este modo que hay coincidencia en Golovnin y Pezuela sobre la fecha de llegada al Callao. Conforme a este nuevo cálculo, el tiempo de navegación según el ruso se eleva a setentiocho días, quedando aún una diferencia de tres, con respecto al dato registrado por el Virrey. Sólo resta establecer cuál de las fechas de partida de Río de Janeiro es la correcta, y por esa vía llegar al correcto tiempo de navegación. Nos inclinamos a pensar que la fecha dada por Golovnin es la más aceptable.
100. GOLOVNIN, Vasilii Mikhailovitch... *Op. cit.*, pp. 379-380.
 101. Se refiere —como el mismo Golovnin lo dice en su relato— al navío ruso mercante *Kutusoff*, su Capitán el Teniente de la Marina Real Rusa Mr. Hagenmeister, que entra en el Callao el 27 de marzo de 1817, y a la fragata rusa *Suwarous* que hizo lo mismo el 3 de abril, con su Capitán el Teniente de la Marina Imperial Gonasindin. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 127.
 102. GOLOVNIN, Vasilii Mikhailovitch... *Op. cit.*, p. 380.
 103. GACETA DEL GOBIERNO, del 28 de febrero de 1818, N° 15.
 104. Es posible que se trate de las fragatas mercantes *Vigarrena*, *Castilla* y *San Juan*; y la corbeta de guerra *Sebastiana*, que entran al Callao el 20 de febrero de 1818; y de la fragata mercante *Candelaria*, que llega el día 15. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 232 y 229.
 105. GOLOVNIN, Vasilii Mikhailovitch... *Op. cit.*, p. 380-381.
 106. *Ibidem*, p. 381.
 107. *Ibidem*, pp. 381-382.
 108. *Ibidem*, p. 382.
 109. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 233.
 110. GOLOVNIN, Vasilii Mikhailovitch... *Op. cit.*, pp. 382-383.
 111. *Ibidem*, pp. 383-386.
 112. PACHECO VELEZ, César... *Op. cit.*, p. 365.
 113. GOLOVNIN, Vasilii Mikhailovitch... *Op. cit.*, p. 386.
 114. *Loc. cit.*
 115. *Ibidem*, p. 387.
 116. *Loc. cit.*
 117. *Ibidem*, pp. 387-388.
 118. *Ibidem*, p. 388.
 119. *Ibidem*, pp. 389-390.
 120. *Ibidem*, p. 390.
 121. *Ibidem*, cap. III, p. 399.
 122. *Ibidem*, pp. 391-399.
 123. En esta actitud se aprecia esa "conciencia de superioridad" y ese "desdén por las cosas españolas" a que hace referencia César Pacheco Vélez. PACHECO VELEZ, César... *Op. cit.*, p. 365.
 124. GOLOVNIN, Vasilii Mikhailovitch... *Op. cit.*, cap. II, p. 390.
 125. GACETA DEL GOBIERNO, del 4 de marzo de 1818, N° 16.
 126. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 128.
 127. Precisamente el capitán de la *Kamtchatka*, cuyo viaje acabamos de ver, trae al Virrey la correspondencia en que el Conde de Casa Flores le participa "...su destino en la Embajada de la Corte del Brasil...". *Ibidem*, p. 233.
 128. *Ibidem*, p. 373.
 129. *Loc. cit.*
 130. *Ibidem*, pp. 374-375.
 131. *Ibidem*, p. 373.
 132. *Ibidem*, p. 375.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

133. *Ibidem*, p. 374.
134. *Ibidem*, pp. 406-407.
135. *Ibidem*, p. 407.
136. *Loc. cit.*
137. *Loc. cit.*
138. *Ibidem*, pp. 380-381.
139. *Ibidem*, p. 631.
140. *Ibidem*, p. 380.
141. *Loc. cit.*
142. *Ibidem*, pp. 380-381.
143. *Ibidem*, p. 381.
144. *Loc. cit.*
145. *Loc. cit.*
146. *Ibidem*, p. 391.
147. *Loc. cit.*
148. *Loc. cit.*
149. *Loc. cit.*
150. *Ibidem*, p. 406.
151. *Ibidem*, p. 394.
152. *Ibidem*, p. 456.
153. *Ibidem*, p. 456-457.
154. *Ibidem*, p. 457.
155. *Loc. cit.*
156. *Ibidem*, pp. 457-458.
157. El Coronel Francisco Javier Olarría sale del Callao para el Janeiro con escala en Valparaíso, el 6 de diciembre de 1818, embarcado en la corbeta de guerra *Ontario*. *Ibidem*. 386. Llega a Valparaíso el 26 de diciembre y el 31 sale para el Janeiro, en donde desembarca el 20 de febrero de 1819. *Ibidem*, p. 458. Del Callao a Río de Janeiro emplea setentiseis días, incluidos los de escala en Valparaíso.
158. *Ibidem*, p. 457.
159. Existe una carta de Juan Thwaites al General San Martín fechada en Huanchaco el 10 de abril de 1819, en la que se dice que el 25 de mayo sale de Río de Janeiro para Lima la fragata inglesa *Recurso*, con su Capitán Pickford y llevando a bordo armas y pólvora. D.A.S.M ...T. VIII, p. 253. Esta noticia puede referirse al mismo viaje de la *Recurso* que venimos reseñando, aunque la fecha de salida de Río de Janeiro pueda parecer muy anterior a su llegada al Callao, mas la estaba en Arica puede explicar esta larga duración.
160. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 654.
161. *Loc. cit.*
162. *Ibidem*, p. 722.
163. *Ibidem*, p. 726.
164. *Loc. cit.*
165. *Ibidem*, pp. 730-731.
166. *Loc. cit.*
167. *Ibidem*, p. 731.
168. *Loc. cit.*
169. *Loc. cit.*
170. *Ibidem*, p. 754.
171. *Ibidem*, p. 763.
172. *Ibidem*, p. 762.
173. *Loc. cit.*
174. *Loc. cit.*
175. *Ibidem*, p. 754.
176. *Ibidem*, p. 758.
177. En cumplimiento de esta Real Orden, Pezuela dirige un oficio al General San Martín, el 11 de setiembre de 1820.

NOTAS AL CAPITULO

- Ibidem*, pp. 758-759.
178. *Ibidem*, p. 762.
179. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*.— T. II, p. 281, Doc. N° 76. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
180. *Loc. cit.*
181. GACETA DEL GOBIERNO, del 28 de agosto de 1825, N° 17.
182. *Loc. cit.*
183. EL PERUANO, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
184. *Ibidem*, del 7 de octubre de 1826, N° 37.
185. A.H.M.H.C. ... Reales Cédulas, Reales Ordenes. Decretos, Autos y Bandos. Año 1794, p. 281.
186. *Ibidem*, Año 1796, p. 295. 1° de julio.
187. *Ibidem*, Año 1796, p. 296. 12 de julio.
188. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 72.
189. *Ibidem*, p. 61.
190. *Ibidem*, p. 319.
191. *Ibidem*, pp. 62, 320.
192. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 739.
193. *Loc. cit.*
194. *Ibidem*, p. 740.
195. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 281, Doc. N° 77.
196. EL PERUANO, del 17 de junio de 1826, N° 6.
197. NUÑEZ, Estuardo... *Los Viajeros Extranjeros y la Independencia del Perú*, en Quinto Congreso Internacional de Historia de América, T. III, p. 219.

Capítulo XXXIII

COMERCIO,

NAVEGACION Y RUTAS VI

Debemos volver a la costa del Pacífico, para estudiar la navegación entre el Callao y los puertos al Norte y al Sur del mismo; vale decir, los llamados "puertos intermedios"¹.

Pero antes de ver esta navegación, que podríamos llamar "costanera", debemos tratar algunos temas vinculados con ella. Dice Hipólito Unanue en su "Decadencia y Restauración del Perú", que "*Uno de los objetos mas interesantes, y ménos atendido que ha habido en el Perú, es su navegacion costanera*"². Sin embargo, agrega que la escuela de pilotaje que S.M. ordena, evitará los errores que se cometen por la ausencia de instrucción formal.

Esta preocupación por la formación profesional de los pilotos va paralela a la preocupación por la marina misma. Tanto en la época de los virreyes, cuanto en la de los libertadores, hallamos medidas para fortalecer la marina, así como el comercio.

Aparte de lo que hasta aquí hemos citado sobre estos temas, podemos mencionar, a manera de ilustración, que en 1812, durante el gobierno de Abascal, debido al mal estado de la marina se compra "*...la corbeta mercante Amable María (a) la Peruana nueva y bien pertrechada y de mejores cualidades*"³.

Ya conocemos los esfuerzos de Pezuela para fortalecer las fuerzas en el mar, no obstante los cuales se ve precisado a reconocer que no puede conseguirlo. El 2 de mayo de 1820 se reúne en Palacio una Junta General para contemplar la situación⁴, en ella el Consulado debe entregar 40,000 pesos destina-

dos al Ejército del Alto Perú, y a cuenta de los derechos de la plata que pudiese remitirse a Cádiz. El Tribunal se ve en dificultades para cumplir su ofrecimiento, pues los comerciantes se niegan a colaborar⁵. La Junta Permanente de Arbitrios se dirige al Virrey el 6 de mayo, dice que *"...fijaban sus especulaciones sobre los productos del giro marítimo nacional... pero éste ha desaparecido del todo con la preponderancia naval de los enemigos, llegando hasta el punto de tener que mendigar de los extranjeros el comercio de cabotaje en estas costas"*⁶. Pezuela da cuenta de este Oficio en el día 18 de mayo de 1820, en su Diario; dice que ante el requerimiento de numerosos Jefes que necesitan auxilios, armas, municiones, y dinero, *"...pasé á la Junta de Arvitrios, con Oficio mío, todos los q. los Gefes solicitantes me dirigieron p.a q.e apurasen sus ideas, á fin de discurrir cómo hallar Plata conq.e atender á una tan grande necesidad, y ella me contesta q.e ya no les queda recurso q.e el Comercio libre p.r t.po limitado..."*⁷. Mas, como el Tribunal del Consulado se opone a esta medida, el Virrey cree necesario postergar el acuerdo sobre el comercio libre, pero agrega que está en su mano *"...el permitir á uno ú otro Buque Extranjero q. venga al puerto del Callao el q. descargue, y avisar tácitamente el que venga a él, de cuyo modo se logre lo mismo sin estrépito..."*⁸.

Es oportuno mencionar que esta opinión de Pezuela, favorable a que barcos extranjeros hagan comercio en nuestras costas, es anterior a estas fechas. Ya el 8 de setiembre de 1819, con ocasión del viaje del bergantín inglés *Columbio*, del Callao a "Puertos Intermedios", dice que: *"Este buque es uno de los que tiene permiso para hacer este tráfico, por no poderlo verificar los buques del país sin gran riesgo"*⁹. Igual concepto repite el Virrey al día siguiente, cuando llega al Callao desde Pisco, el bergantín angloamericano *Palas*¹⁰, el mismo que el 12 del mes anterior completa idéntico recorrido¹¹. Dice el Diario del gobernante español que *"Este buque pertenece al Comandante español Chopitea, bajo bandera neutral, y es uno de los que tiene permiso para traficar en estas costas llevando de una a otra parte los frutos que no se atreven a hacer los buques españoles"*¹². El 16 del mismo mes llega al Callao el bergantín angloamericano *Elena María*, que viene de Pisco. Pezuela dice entonces que: *"...es uno de los extranjeros a quienes se ha permitido el tráfico por esta costa que no pueden hacer los buques del país reducidos ya a un número muy corto, por haber sido apresados la mayor parte de los enemigos"*¹³. Una semana después el bergantín inglés *Catalina* arriba al Callao procedente de Huanchaco, y Pezuela anota que *"es uno de los que tienen permiso para transportar víveres al Callao de los puertos de*

este Virreynato, hasta que los pocos del país se determinen a este tráfico que no hacen por miedo de los enemigos"¹⁴.

El antecedente de todos estos permisos puede hallarse en la nota del Diario de Pezuela, del día 3 de junio de 1819. Dice allí:

"Entró en el Callao la fragata anglo-americana "Beaber" (con permiso) cargada de trigo, arroz y otras menestras de que ya estaba muy escasa la ciudad porque el bloqueo que sufre este puerto y costa de este Virreinato impide a los buques nacionales el traerlo de las Provincias, por lo que concedí el permiso de irlos a buscar a la "Beaber" y uno que otro buque extranjero"¹⁵.

Otra referencia importante sobre este tema, es la que ofrece el Virrey Pezuela el día 10 de agosto de 1819, cuando llega el bergantín anglo-americano *Cantón* procedente de Pacasmayo¹⁶. En esta oportunidad explica

*"A solicitud de los hacendados de Trujillo y comerciantes de esta ciudad, para traer los frutos de la provincia de Trujillo, Guayaquil, y Pisco en bandera neutral, por no atreverse los navieros españoles a perder en este tráfico los pocos buques que les han quedado con tanto pirata y corsarios como hay en estas costas, y en consecuencia de lo acordado en Junta General de Tribunales, permití a este bergantín y fragata angloamericana "Beaber" dicho tráfico..."*¹⁷.

El 25 de setiembre de 1819 sale del Callao con destino a Pacasmayo el bergantín angloamericano *Elena María*, *"...a traer trigo y arroz, a petición de aquellos cosecheros, y es uno de los extranjeros que hace este tráfico con licencia"*¹⁸. Está de regreso en el Callao el 16 de noviembre¹⁹, un día después que llega de Arica el bergantín inglés *Columbio*²⁰. Refiriéndose a ambos, dice Pezuela que

*"...aunque extranjeros, han hecho estos viajes con permiso, por no determinarse a ello los nacionales en ocasión de estar la escuadra y corsarios enemigos por estas costas, y a solicitud de los hacendados dueños de dichos frutos y de la necesidad de proveer esta ciudad de los renglones de primera necesidad"*²¹.

No obstante todos estos problemas no podemos dejar de reconocer que Pezuela hace lo que está a su alcance para mantener su escuadra y para proteger a la marina mercante. Si se consideran las circunstancias, que le toca vivir, son explicables sus medidas y sus preocupaciones.

En la época de San Martín, igualmente existe esta inquietud por la Marina y el comercio marítimo, la que se traduce en la compra de unidades navales y en medidas legislativas. En la "Gaceta" del 17 de noviembre de 1821 —como expresamos en

otro capítulo de este estudio— el Ministerio de Marina da cuenta de

“La necesidad de formar una marina proporcionada á las riquezas y extension del Perú, ha ocupado sin cesar al supremo gobierno. Las actuales urjencias son excesivas, y á pesar de ellas ha comprado la corveta Thais de 28 cañones en la cantidad de 28,000 pesos. Esta nueva adquisicion consolida la base de las nacientes fuerzas marítimas del estado, de cuya respetabilidad depende esencialmente la futura grandeza del pais, y que garantizan la estabilidad de sus altos destinos”²².

El 24 de noviembre de 1821 se dicta un Decreto destinado a *“...fomentar la marina mercante del estado...”²³.*

De acuerdo con este texto se precisan las normas concretas²⁴ y en el art. 3º se menciona la proporción de peruanos o americanos integrantes de la tripulación²⁵.

Concluye el Decreto señalando que una vez realizadas todas las diligencias en él prescritas, se expedirá la patente de mercancia, *“...pudiendo en virtud de ella navegar libremente bajo el pabellon del Perú, y gozar los privilegios que por las leyes y reglamentos del gobierno estan concedidos á los buques nacionales”²⁶.*

Este Decreto es ratificado el 10 de abril de 1822²⁷ y en la parte considerativa se dice que:

“Los navieros de la mar del Sud pueden lisonjearse de haber asegurado sus propiedades en el Pacifico con el considerable incremento que rápidamente ha tomado nuestra armada naval, á impulso de los desvelos del gobierno y de la opinion de nuestra justa causa. Mas para que los buques de la marina mercante del estado puedan navegar libremente y quedar á cubierto de las agresiones y piraterias, sosteniendo al mismo tiempo aquellos la gloria y el respeto del pabellon peruano...”²⁸.

se resuelve notificar

“...nuevamente el cumplimiento en todas sus partes del supremo decreto Protectoral de 24 de noviembre pasado, que establece los requisitos y formalidades necesarias para obtener patentes de mercancia”²⁹.

Pero este Decreto es más severo en cuanto establece plazos para solicitar dicha patente. Son quince días para los propietarios o consignatarios de los buques mercantes del Perú que se hallen anclados en el Callao; y cuatro meses para los que estuviesen en los demás puertos del Pacifico de los estados independientes de América³⁰. No obstante se puede prorrogar este último plazo *“segun las circunstancias que hayan motivado la demora de las embarcaciones”³¹.* Se encarga a los *“...co-*

EXTRACTS
FROM
A JOURNAL,
WRITTEN
ON THE COASTS OF
CHILI, PERU, AND MEXICO,
IN THE YEARS
1820, 1821, 1822,

BY
CAPTAIN BASIL HALL,
ROYAL NAVY,
AUTHOR OF A VOYAGE TO LOO CHOO.

IN TWO VOLUMES.

VOL. I.

THIRD EDITION.

EDINBURGH:
PRINTED FOR
ARCHIBALD CONSTABLE AND CO. EDINBURGH;
AND HURST, ROBINSON, AND CO. LONDON.

1824.



LA SUPREMA JUNTA GOBERNATIVA DEL PERU.



CONCEDO libre y seguro pasaporte para que pueda trasladarse a Coahuila el Cap. Dn. Felipe Huacata con su esposa y dos hijos.

- y mando a todos los Jefes Civiles y Militares que existen en el territorio independiente del Perú, no le pongan impedimento alguno en su viaje, antes bien le den los auxilios que necesite.

Dado en Lima a 5 de Julio de 1822 de la libertad.

Manoado, Portaflores
23

SEÑALES.

Por un test.
c. indio. c. 11.
Tomado

- _____ Patria
- _____ Estatura
- _____ Edad
- _____ Estado
- _____ Pelo y cejas
- _____ Ojos
- _____ Color
- _____ Nariz
- _____ Barba
- _____ Firma del portador.

Vale para

Pasaporte otorgado por la Suprema Junta Gubernativa del Perú, el 5 de diciembre de 1822. Firman [Felipe Antonio] Alvarado, [Manuel Salazar y Baquíjano, Conde de] Vistaflorida. Por orden de S.E. firma Tomás Guido. Es interesante observar cómo no aparece la firma de José de La Mar. Este testimonio vale como una muestra de formulario de pasaporte. Archivo Emilio Gutiérrez de Quintanilla.

mandantes de los buques de guerra de la marina del Perú... hacer un prolijo reconocimiento á todos los buques mercantes del estado, en cualquier punto que se encuentren, para evitar que estos, cumplido el término citado, naveguen sin las licencias y patentes respectivas..."³². Se afirma que

*"Los buques mercantes no entrarán en el goce de los privilegios que por las leyes y reglamentos de comercio están concedidos á los nacionales del tráfico hasta tanto que estos no se hubiesen matriculado, ni menos podrán enarbolarse la bandera del Perú sin dicho requisito"*³³.

El 28 de mayo de 1822 se decreta que: *"Los propietarios ó consignatarios de los buques extranjeros destinados al tráfico de cabotaje del país, estarán sujetos á los mismos privilegios y cargas que los nacionales"*³⁴. Se contempla también que

*"Si alguno de los buques extranjeros de los empleados en el cabotaje fuese destinado en servicio del estado, y lo rehusare su dueño ó consignatario con cualquier pretexto ilegitimo, quedará privado de hacer el comercio en el país"*³⁵.

Dos meses después aclárase que

*"El comercio de cabotaje del país se entenderá expresamente por el que se hace en los puertos habilitados del estado del Perú, y solo en ellos están obligados los buques extranjeros á gozar de los mismos derechos que los nacionales, sujetos por consiguiente á iguales cargas"*³⁶.

En marzo de 1823 el Estado adquiere el bergantín *Ulises*, que está cargado de tabaco y otros efectos³⁷, y en agosto del mismo año el gobierno se ve precisado a fletar el bergantín *Presidente*³⁸.

En el Reglamento de Comercio, que merece elogiosos comentarios de "El Peruano"³⁹, y que se estudia en otro capítulo de esta obra, se considera el tema del comercio interior y el de cabotaje, dice que

"...concedidos esclusivamente a los hijos naturales ó adoptivos del Perú, dan un incremento extraordinario a nuestras riquezas y al comercio exterior. No hallandose los capitales nacionales en estado de ir a emplearse en las fábricas europeas ó asiáticas, nuestro tráfico marítimo se reduce a nuestras costas; y concederlo a otros, sería ponerlo en rivalidad desventajosa, y ahogarlo en su origen, cerrando además la entrada a la esperanza de que llegase un día a salir de esa pequeña esfera de acción, se lanzase a las otras partes del mundo civilizado, y partiendo los peligros de los pueblos mercantiles, visitase sus talleres para volver cargado de la industria y experiencia de los emprendedores que han colocado su patria en un grado envidiable

de fortuna y de poder. Empero, —sigue “El Peruano”— consultando la abundancia del mercado, queda espedito el cabotaje a los extranjeros en defecto absoluto de buques peruanos; incitandose así el celo nacional para afirmar este primer paso en la escala mercantil”⁴⁰.

*

Hecha esta explicación sucinta sobre la importancia que se da a la navegación entre puertos de nuestra costa, y el deseo de reafirmar la marina a lo largo de la época emancipadora, podemos analizar la navegación del Callao a los “puertos intermedios” y viceversa.

Debemos advertir que muchas veces no se menciona el nombre concreto de un puerto, sino que se dice de manera general que un buque se dirige a “intermedios” o viene de “intermedios”. Veamos algunos de estos casos, lo mismo que otros en los que al lado de un puerto principal se agrega “y puertos intermedios”.

Bajo el rubro “Viages de Embarcaciones” se anuncia en el “Diario de Lima” del lunes 4 de octubre de 1790, el que hace “Para los Puertos Intermedios, el Paquebot Nuestra Señora de la Concepcion (alias la Centella)”⁴¹. Se agrega que “...contrata el embarque del cargamento Don Ildefonso Antonio de Gereda, en la calle de la Concepcion, casa número 1102”⁴². El jueves 11 de noviembre del mismo año, el “Diario de Lima” dice que el bergantín *Nuestra Señora de la Misericordia*, con su Maestre don Manuel de Oyararte, sale del Callao el 1° de diciembre, y conduce carga para “puertos intermedios”⁴³. Otro anuncio similar, es el del 23 de julio de 1791. Allí se avisa que:

“El Paquebot Nuestra Señora del Rosario, hace viaje para Puertos intermedios; quien quisiere Cargar en él, ocurra á Don Juan Miguel de Marticorena, en la calle de Valladolid”⁴⁴.

El “Mercurio Peruano” nos es útil para acercarnos a la delimitación del término “puertos intermedios”. En la edición del 27 de marzo de 1791 continúa la Disertación Histórica y Política sobre el Comercio del Perú, y en ella Baquíjano escribe: “...los Puertos de Iquique, Arica, Ilo, y Aranta (comunmente llamados de Intermedios)”⁴⁵. En cuanto a los fletes (que se cobran por carga conducida de dichos “puertos intermedios” al Callao, en el anexo número 5 de dicha Disertación se establece que:

“De Intermedios al Callao, que segun navegacion es de 6. á 8. dias no hay carga que conducir á exepcion de algun estaño que de Oruro se conduce allí, y será como el número de 15. quintales, y el precio de 15. á 16. pesos, el flete hasta el Callao es de 8 reales”⁴⁶.

Se agrega que:

*"Cuando hay barras de Plata, y Zurrones de Piña, exige la embarcacion 6. pesos de flete por cada pieza"*⁴⁷.

Esta enumeración de productos nos parece sólo demostrativa. En 1806, por ejemplo, la fragata de guerra *Astrea* regresa al Callao desde Buenos Aires y Chile, a donde lleva auxilios⁴⁶. Aprovecha este viaje de retorno y trae al Callao "...los salitres acopiados en intermedios para la Fábrica de Pólvora..."⁴⁹.

El 22 de mayo de 1792 llega al Callao la fragata *Africa*, con su Maestre don Leonardo Fonseca⁵⁰. Esta fragata viene de Cádiz, pero la Contaduría de la Real Aduana de Lima, advierte que

*"...al Callao solo ha conducido 8 tercios y 3 Caxonsitos, cuyo valor es de 15912. reales de Vellon porque la restante cargaron la que extrajo de aquel Puerto á la Península, la dexo en Valparayso, y Puertos-intermedios para donde se conducia"*⁵¹.

En consecuencia, la fragata *Africa* hace la ruta Cádiz-Valparaíso-"puertos intermedios"-Callao, según los datos que nos ofrece el "Mercurio Peruano".

El 12 de octubre de 1814, sale del Callao el bergantín *Buen Ayre*, con su Capitán y Maestre don Francisco Carratalá. El bergantín va en lastre a "puertos intermedios"⁵².

La "Gaceta del Gobierno de Lima" es también fuente de gran valor para el estudio de la navegación por "intermedios" y para delimitar el concepto de ese término.

El 11 de febrero de 1816 llega al Callao

*"...la fragata Victoria su capitán D. N. Diaz y maestre D. L. Zapatin procedente de Valparayso, Guasco é intermedios con 850 fan. de trigo, 20 zurr. de nueces, 30 fan. de cebada, 3 caxones de velas. 3 tercios de hilo acarreto, 2 id. cordeles, 12 caxones de almendra, 400 quint. de cobre, y 1200 barr. de estaño; y 83 prisioneros, y tres religiosos del ejército del teniente general Pezuela recogidos en la acción de Wiluma"*⁵³.

Hemos dicho que el término "intermedios" se emplea generalmente para los puertos del Sur, y que por extensión nosotros hablábamos de "intermedios" para referirnos a puertos al Norte del Callao. En la "Gaceta Extraordinaria" del 15 de mayo de 1819, encontramos un oficio de "El comandante militar de la costa intermedia del Norte al excelentísimo señor virey"⁵⁴. En este oficio se da parte a Pezuela de la acción del día 13 de mayo⁵⁵. El Comandante Militar de la Costa Intermedia del Norte es don Mariano Cucalón, quien escribe desde Supe, y menciona los puertos de Barranca, Huaura y Huacho⁵⁶.

En el mismo número extraordinario de la "Gaceta" se publica la contestación del Virrey a don Mariano Cocalón, a quien felicita por la acción mencionada, y a quien se dirige en su calidad de Comandante Militar de la Costa Intermedia del Norte⁵⁷.

El 1º de diciembre del mismo año, don Agustín Otermín, nuevo Comandante Militar de la Costa Intermedia del Norte, escribe desde Huaura al Virrey Pezuela, para informarle que los enemigos abandonan "esas costas"; se refiere a Nepeña y Santa⁵⁸.

En el "Diario" de Pezuela de 1819, aparecen dos viajes a "puertos intermedios". El bergantín inglés *Columbio*, al mando de "...su Capitán Antonio Robron, con trece individuos de capitán a page" sale del Callao el 8 de setiembre de 1819⁵⁹. El *Columbio* lleva en sus bodegas diversos efectos, y va a dichos puertos "...a traer frutos y cargamentos..."⁶⁰. Ya hemos dicho que este bergantín "...es uno de los que tiene permiso para hacer este tráfico, por no poderlo verificar los buques del país sin gran riesgo"⁶¹.

En el Suplemento al número 33 de la Gaceta del Gobierno, de 31 de octubre de 1821, vale decir, en la etapa sanmartiniana, se publica el Plan de Arreglo de Derechos del Comercio marítimo peruano en el Océano Pacífico⁶². Allí se hace una enumeración de puertos, tanto para la "internación" de mercancías cuanto para la "extracción". En el rubro de internación, se dice: "*De Puertos Intermedios desde Cobija, Iquique, Arica, Ilo, Mollendo, etc.*"⁶³.

En el caso de las extracciones se añade la mención al puerto de Quilca⁶⁴. Hay otros dos grupos de puertos, que aparecen sin título común alguno, tanto para la internación cuanto para la extracción. El primero está formado por puertos al Sur del Callao: "*Nasca, Pisco, Chincha y Cañete*"⁶⁵, y el segundo por puertos al Norte del Callao: "*Chancai, Huacho, Huármei, Santa, Huanchaco, Pacasmayo y Paita*"⁶⁶. Podemos tener en cuenta esta relación de puertos, al momento de describir la navegación por nuestra costa.

En la "Gaceta" del 26 de enero de 1822, se informa que

*"Por el Bergantin ingles Juana Gordon que acaba de llegar de intermedios con 8 dias de navegacion, ha recibido el gobierno la plausible noticia de haber apresado la escuadra del Perú á la fragata Presidenta en el puerto de Arica"*⁶⁷.

Concluye:

*"Los detalles se darán en otro numero, y entretanto se felicita al público por tan feliz ensayo"*⁶⁸.

En el número siguiente, la "Gaceta" inserta una comunicación oficial por la que el Ministerio de Marina da a conocer que:

*"El comandante en jefe de las fuerzas marítimas que bloquean los puertos intermedios, da parte a este ministerio con fecha 17 del corriente (enero), de haber apresado en Arica a las seis y media de la mañana del 8 del propio mes la fragata española Presidenta, procedente de Chiloe, cuyo cargamento se hallaba en tierra, y fué abandonado por la tropa que lo custodiaba"*⁶⁹.

En dicho Parte el Comandante menciona

*"...el decidido patriotismo de los habitantes de aquellas costas, su placer al ver flotar en esos mares el pabellon de la Patria, y la buena comportacion que han observado los oficiales, tripulacion y tropa que estaban a sus órdenes"*⁷⁰.

El Ministerio de Marina concluye:

*"Este feliz ensayo de nuestras fuerzas navales, es un presagio cierto de que el pabellon peruano cada dia se hará mas temible a nuestros enemigos, asi en el continente, como sobre las aguas que bañan su costa"*⁷¹.

En julio de 1822 salen del Callao con cargamento para "puertos intermedios", el pailebot *Dos Amigos*⁷² y la fragata *Mirror*⁷³; y el 11 de julio del año siguiente, pero con tropas para "intermedios", hace lo mismo el bergantín de guerra *Balcárcel*⁷⁴. Luego de esta primera aproximación a la costa peruana, podemos ver en detalle, como muestra, algunos casos en la navegación de cabotaje de esas horas.

ARICA

Un puerto importante es Arica, que sirve de "puerta" hacia el Alto Perú, por ello muchas veces es valioso lugar de tránsito. Así tenemos que el 30 de junio de 1813 sale del Callao con destino a Arica y escala en Mollendo la corbeta *Nereida*, su Capitán y Maestre don Tomás Lopátegui⁷⁵. Lleva 291 quintales de fierro; 410 quintales de palo de campeche; y 62 tercios y cajones con efectos de Europa y del país⁷⁶.

El 18 de julio de 1814 llega al Callao la fragata de S. M. *Castor* procedente de Arica, con 549 barras de estaño con 320 quintales 61 libras; 2 zurroneos con 5,000 pesos en plata sellada⁷⁷.

La "Gaceta del Gobierno" del 4 de setiembre de 1816, avisa a sus lectores que

"El 30 último fondeó en el Callao la fragata cinco hermanas, que salió de Panamá el 15 de julio y llegó á Arica

*el 10 de agosto, transportando 141 individuos del regimiento de infantería ligera de Gerona, inclusa su plana mayor, música y granaderos á la orden de su jefe D. Alexandro Gonzalez Villalobos: salió de Arica el 20 de dicho mes y llegó al puerto de Ilo el 21 dando la vela de este el 27 para el puerto del Callao. El capitán del buque D. Juan Manuel Larragoiti hace el elogio mayor de la bizarria, disciplina, aseo, subordinación y política de toda la oficialidad y tropa, especialmente en su trato, por el que fué recíprocamente tierna su despedida, que arguye seria igual en Arica y demas pueblos de su transito*⁷⁸.

El 25 de enero de 1817 Pezuela dispone que salga inmediatamente el pailebot correo Abascal "...a conducir a Arica el reemplazo de todo lo perdido en Potosí y otros artículos de aumento"⁷⁹. Se refiere esto al "...desgraciado suceso de haberse volado el parque general y taller de aquella villa, de resultas de haber caído una centella en él, y haberse perdido cuantas municiones y pertrechos se hallaban..."⁸⁰. Resulta explicable el apresuramiento del Virrey para reemplazar lo perdido, que es indispensable para el Ejército del Rey. Incluso el 4 de febrero

"Salió otro Pailebot con dirección a Arica, y en él el Capitán Aras de Dragones de la Unión; el de su misma clase Brizuela del Regimiento de Fernando VII de Buenos Aires; el Alférez de Talavera Truxillo y el de Dragones de Buenos Aires Becar..."

con armas y pertrechos: fusiles, espadas, cartuchos, cartucheras, portabayonetas, piedras de chispa, pólvora, portaespadas, portafusiles, hojas de sable, lanzafuegos, estopines, granadas de siete pulgadas, espoletas cargadas, limas surtidas, y herramientas de todos oficios⁸¹.

El 17 de julio de 1817 parte del Callao para Arica

"...el Pailebot correo de su S. M. "Sacramento", conduciendo para el Batallón 1º de Arequipa, organizado en aquel puerto..."

fusiles, fornituras, cartuchos de fusil con bala y sin ella, resmas de papel sellado y pólvora de fusil⁸².

El *Sacramento* también lleva personal para la organización de otro batallón, el que tiene por Comandante a don José Rodil, primer ayudante del Infante⁸³. Además de Rodil, y también para este nuevo batallón, se embarcan diversos oficiales⁸⁴.

La fragata *Palafox* sale del Callao con destino a Arica, el 3 de setiembre de 1817⁸⁵. Su misión es traer al puerto limeño "...una parte de tropa del 2º Batallón de Arequipa que no hubiesen cabido en la Fragata "Esmeralda" y buques de transporte que condujeron a aquel puerto el 1º Batallón de Burgos"⁸⁶.

La *Esmeralda* y los transportes llegan al Callao el 30 de setiembre⁸⁷ con el total de las tropas del 2º Batallón de Arequipa⁸⁸ por lo que el viaje de la *Palafox* no es indispensable. Mas, ante su presencia, el Comandante del Partido de Arica envía en esta fragata, 4 Sargentos y 149 soldados, tambores y pitos, para aumentar dicho Batallón⁸⁹. También vienen en ella algunos oficiales⁹⁰. Se completa el envío con 520 camisas, 520 vestuarios de cuartel, 520 mochilas, 150 morriones, y 46 quintales de galletas⁹¹. El ingreso de la *Palafox* al Callao tiene lugar el 11 de octubre de 1817⁹² vale decir con 39 días para el viaje en redondo.

La *Palafox* sólo permanece 5 días en el Callao, pues el 16 de octubre sale para Talcahuano escoltada por los bergantines de guerra *Pezuela* y *Potrillo*, que deben dejarla en ese puerto y seguir ellos al bloqueo de Valparaíso⁹³. La *Palafox* lleva:

<i>Galleta</i>	50 qq.	a 16	pesos.
<i>Tocino</i>	214 qq.	a 17	pesos.
<i>Carne salada</i>	79 qq.	a 11	pesos.
<i>Arroz</i>	100 qq.	a 10	pesos.
<i>Garbanzos</i>	106 qq.	a 10,5	pesos.
<i>Lentejas</i>	28 qq.	a 9	pesos.
<i>Frijoles (sic)</i>	244 qq.	a 9	pesos.
<i>Aguardiente</i>	50 botijos	a 26	pesos.
<i>Vino</i>	50 botijos	a 12	pesos.
<i>Aceite</i>	40 arrobas	a 11, 1/2	pesos ⁹⁴ .

Tres días después de su salida, el día 19, estos tres buques se encuentran de arribada al Callao "...por haber hallado, a las 30 leguas del puerto, 2 Fragatas que sin reconocerlas las tubieron (sic) por enemigas y hulleron de ellas..."⁹⁵. El Virrey dispone que "...inmediatamente se aprestase la Fragata de Guerra "*Esmeralda*"... y saliese con los mismos tres buques hasta dejarlos fuera del riesgo de los sospechosos y se volviese al Callao"⁹⁶. El día 20, en cumplimiento de esta orden, sale la *Esmeralda* acompañando a los tres buques antes mencionados⁹⁷. La *Esmeralda* los acompaña hasta 80 leguas fuera de la costa; y recorriéndola en su regreso no encuentra enemigo alguno, ingresa al Callao el 1º de noviembre de 1817⁹⁸. Para completar la imagen de este viaje, diremos que la *Palafox* está de vuelta en el Callao el 16 de diciembre del mismo año⁹⁹ habiendo empleado para el recorrido en redondo, Callao-Talcahuano-Callao, 58 días.

Un viaje en redondo Callao-Arica-Callao, se hace en algo más de 20 días, por eso *Pezuela* se admira de que el *Aránzazu* emplease sólo diecinueve. Dice *Pezuela* en su nota del día 30 de setiembre: "*Fondeó en el Callao el Pailebot "Aránzazu", que el 12¹⁰⁰ salió para Arica a conducir pliegos y munición*

para el Ejército, siendo de notar como primer ejemplar, que en 19 días hizo su viaje redondo"¹⁰¹.

El bergantín *Potrillo* —como decimos en otro capítulo de esta obra— parte del Callao el 12 de octubre de 1816, junto con la fragata *Venganza*, para "...perseguir al Pirata Brown, que se decía hallarse en el Golfo de Guayaquil e Islas Galápagos, pero habiendo reconocido dichos puntos, nada encontraron; y cumpliendo la orden que di —escribe Pezuela— al Comandante de la "*Venganza*", reconocieron la Isla de la Mocha y la de Santa María, donde nada encontraron tampoco; y se dirigieron a Valparaíso..."¹⁰². El *Potrillo* llega a Valparaíso el 11 de diciembre de 1816, un día antes que la *Venganza*, "...deteniéndose en aquél puerto ...sin embargo de haberseles prefijado solo cinco días de detención y volverse al Callao recorriendo la costa del Sur"¹⁰³. El bergantín colabora con el sostenimiento de Valparaíso y de Talcahuano, y regresa al Callao el 30 de setiembre de 1817, procedente de Arica.

El 16 del mismo año de 1817, entra en el Callao una "...lancha de la fragata mercante "*Minerva*", procedente de Arica con la noticia de haber sido sorprendida y apresada en aquel puerto la noche del 24 de Noviembre por un lanchón armado y con 30 hombres que salió de Coquimbo"¹⁰⁴. Si la lancha sale de Arica el mismo 24 de noviembre, el tiempo empleado para navegar hasta el Callao es de 22 días, tiempo máximo que pudo emplear. En ella vienen el primero y segundo pilotos y once marineros de la apresada fragata *Minerva*¹⁰⁵.

Aunque son pocos los datos, sabemos que hay tráfico marítimo entre Arica y Pisco. Así tenemos que el 24 de enero de 1818, llega a Pisco el bergantín *Jesús María*, que desde Arica trae un grupo de reos custodiados por el Capitán del Batallón de Arica apellidado Reina¹⁰⁶. Son los reos, el "Marqués del Tojo"; el Frayle Francisco Polanco; el "apóstata agustino" Fr. Indalecio Salazar; el Padre Valverde; el Padre Antonio Pazos; y el "perverso" don José Durán de Castro¹⁰⁷.

Al finalizar el año 1818, el 29 de noviembre, las fragatas de guerra *Esmeralda* y *Venganza* "...condujeron a Arica el Escuadrón de Arequipa armado, vestido y municionado y, además, armas y municiones para dicho Arica y para el Ejército del Alto Perú..."¹⁰⁸. Llevan instrucciones para que cumplida su misión en Arica, hagan escala en Mollendo para dejar "...varios oficiales, artilleros, cañones de campaña, armas y municiones para el Cuerpo de Reserva y para el Cuzco y Puno"¹⁰⁹. Luego de cumplir su cometido en los dos puertos, ambas fragatas entran en el Callao el 11 de enero de 1819, sin haber visto enemigos en toda su navegación que dura en total 44 días¹¹⁰.

Ya en noviembre de 1819, Pezuela, ante las circunstancias, se ve precisado a conceder permiso a buques extranjeros, para hacer viajes de comercio entre diversos puertos, "...por no determinarse a ello los nacionales en ocasión de estar la escuadra y corsarios enemigos por estas costas, y a solicitud de los hacendados dueños de dichos frutos y de la necesidad de proveer esta ciudad de los renglones de primera necesidad"¹¹¹. Amparándose en este permiso, el bergantín inglés *Columbio* fondea en el Callao procedente de Arica, el 15 de noviembre de 1819, con 700 barras de estaño; 300 zurroneos de tierra verde; 1,200 arrobas de aceite; 150 botijas de vino; 50 arrobas de aceitunas; y 600 fanegas de trigo¹¹². Vienen, igualmente pasajeros¹¹³.

El 3 de enero de 1820 llega al Callao la fragata *Mexicana*, con bandera inglesa, procedente de Arica y Pisco. Esta fragata cuyo Capitán y Maestre es don Guillermo Robinet, ancla en el Callao con la carga siguiente: 445 barras de estaño; 39 pellejos de aceite; 300 botijas de aceite; 29 sacas de algodón; 345 botijas de aguardiente; 130 botijas de pisco de aguardiente; 79 zurroneos de sebo; y 725 zurroneos de harina¹¹⁴.

El 9 de febrero de 1820 sale del Callao con destino a Arica, el pailebot *Aránzazu*. Es escoltado hasta 50 leguas de la costa, por las fragatas de guerra *Venganza* y *Esmeralda*¹¹⁵, que desde allí van a Guayaquil con escala en Paita¹¹⁶. El *Aránzazu* lleva armas y municiones para el Ejército del Alto Perú, La Paz y Arica¹¹⁷.

Cuando la situación de los realistas se hace difícil en Lima, el Virrey trata de concentrar en la costa el mayor número de efectivos. Con este fin, el 7 de octubre de 1820 envía un extraordinario al Alto Perú, con pliegos para el General Ramírez "...en q. le decía bajase á Arica un Batallón y un Esquadrón pronto á embarcarse en las Fragatas de Grra. "Prueba" y "Venganza" que saldrian... p.a dho. Puerto, y además, y por separado, una or.n al Gov.or de Oruro para que el Batallón y Esquadrón que estubiese en la Villa o más inmediato, fuese al momento á Arica..."¹¹⁸. Para cumplir con estas disposiciones, el 10 de octubre salen las fragatas mencionadas con dirección a Arica¹¹⁹. La *Prueba* lleva 366 individuos, víveres para cuatro meses y pertrechos militares y marineros completos; la *Venganza*, 316 individuos y pertrechos¹²⁰. Durante la ausencia de estas fragatas, el Callao soporta el bloqueo de la escuadra patriota, por lo que el Virrey, el 10 de noviembre a las ocho y media de la noche, envía a la goleta *Inocencia*, para buscarlas y avisarles del mencionado bloqueo y de la pérdida de la *Esmeralda*¹²¹. Aunque la *Inocencia* no las halla, la *Prueba* y la *Venganza* al encontrar bloqueado el puerto del Callao, se dirigen a Cerro Azul

donde fondean el 27 de noviembre, luego de recibir en Arica al Batallón 2° del Primer Regimiento y al Escuadrón de Lanceros que vienen del Alto Perú para aumentar el Ejército de Lima¹²². El 2° Batallón tiene 570 hombres y 171 el Escuadrón¹²³.

Sobre todo en épocas en que el Callao está bloqueado, los capitanes se ven obligados a enrumbar hacia pequeños puertos cercanos. Así en enero de 1821 el bergantín mercante inglés *Especulador*, que escapa en Huacho de la escuadra patriota, se refugia en Cerro Azul con su carga de arroz y da cuenta de las noticias que circulan entre los "insurgentes"¹²⁴.

Guillermo Miller realiza en cuatro días el viaje entre Arica y Quilca, pues sale del primer puerto el 21 de diciembre de 1822, llega al segundo el día 25 por la noche¹²⁵.

El bergantín nacional *General La Mar* llega al Callao desde Arica —puerto de escala en viaje desde Valparaíso— el 3 de junio de 1826, con productos de Chile y al mando de su Capitán don José Cayetano Luna¹²⁶. El 20 hace lo mismo pero desde Arica y Quilca la fragata de S.M.B. *Blanche*¹²⁷. Cinco días después llega la fragata angloamericana *Rebeca Sun*, con cinco días de navegación desde Arica, y al mando de don Timoteo Rogers¹²⁸.

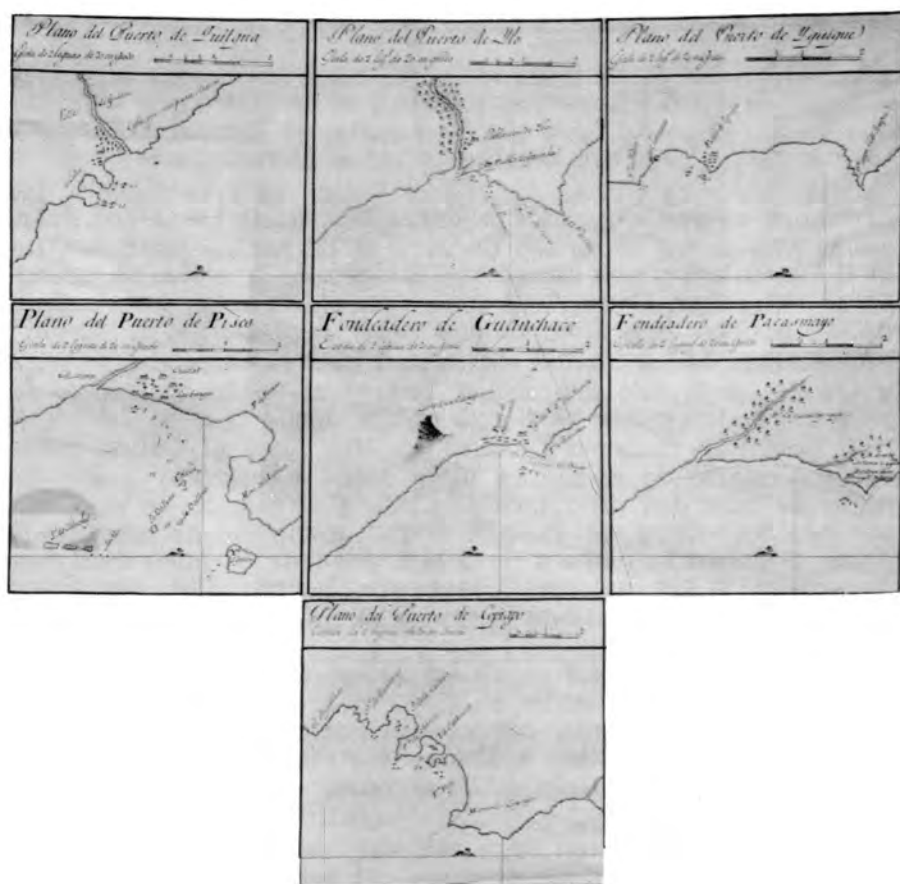
El 8 de agosto de 1826 parte del Callao con dirección a Arica el bergantín inglés *Roselle*, su Capitán don Alejandro Morire¹²⁹. El 19 sale el bergantín colombiano *Pacífico*, a cargo de don Juan Dillon, con destino a Quilca y Arica¹³⁰. El 24, sólo para Arica, el bergantín inglés *Helesponto*, Capitán don Carlos Parker¹³¹.

El 7 del mes siguiente llega al Callao la fragata chilena *General Freire*, que cargada de vinos del país llega al mando de su Capitán don José María Herrera procedente de Arica e Ilo¹³². El 1° de octubre sale para Arica la fragata francesa *Fulgur*, capitaneada por don Ramón Hoff¹³³. El día 7 con destino a Islay y Arica parte del Callao el bergantín nacional *Hermosa Manuela*, al mando de don Manuel Antonio Cavieses¹³⁴.

ILO

El Alcalde ordinario de Ilo informa que el martes 5 de marzo de 1805, a las doce del día.

"...se apareció una fragata inglesa y anduvo boltejeando en el puerto, y el Doctor Vidaurre y Don José Viscarra se embarcaron en la barca de Don Blas Macuso, y pasando á reconocer dicha fragata; los han hecho prisioneros, y luego entraron al puerto, y se sacaron dos bergantines, el uno de dicho Macuso y el otro de Chile cor-



Planos de los puertos de Quilca, Ilo, Iquique, Pisco, Guanchaco, Pacasmayo y Copiapó. Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.— Carpeta D.— N^o 4. "Manuscrita; nudo con media lis; costas sombreadas; sondas; fondeadero; escala en leguas" Del fichero de cartografía del Museo Naval.

*tando las amarras á vista de todo el pueblo y se hallan al frente..." del puerto*¹³⁵.

El 29 de mayo de 1806 llega al Callao el bergantín *Místico* que sale de Ilo el 22 del mismo mes, al mando de su Capitán y Maestre don Gerónimo Blanco¹³⁶. En este viaje de siete días trae "...200 barricas de vino, 50 botijas aceytunas, 600 zuelas guayaquileñas, 37 entre botijuelas y odres de aceyte, 66 panzas de brea"¹³⁷.

El 29 de abril de 1808 ancla en el Callao

*"...el bergantin Flecha, procedente del corso, al mando de su capitán D. Tomas Lopategui, que desde el puerto de Ilo persiguió á una fragata inglesa nombrada la Bella Salvage cargada de efectos, la que apresó en las inmediaciones de la Yerva Buena, y ha conducido á este puerto"*¹³⁸.

Este mismo bergantín corsario llega al Callao el 14 de febrero de 1809,

*"...con una presa Inglesa contrabandista al q.e se ha encontrado en plata sellada, piña, oro en pepita y en polvo cuarenta mil p.s y lo restante h.ta el valor de tresientos mil p.s pues traya de principal de Londres veinte y cinco mil libras esterlinas cuyo monto se repartirá á proporcion del principal puerto p.r cada accionista q.e se cree lleguen a veinte"*¹³⁹.

El 20 de octubre de 1814 ancla en el Callao la fragata *Trial*, su Capitán y Maestre don Clemente Pereysmont, procedente de Ilo y Pisco, con 393 botijas de vino y 7 tercios de efectos del país¹⁴⁰.

En el "Diario" de Pezuela también encontramos referencias a este puerto, como la que aparece en la nota del 7 de enero de 1819¹⁴¹. Allí se lee: "A las doce recibí un parte de haber sido atacado el puerto de Ilo el 5 de diciembre por la fuerza de dos bergantines, manteniéndose otros dos a la vista"¹⁴².

MOLLENDO

También existe relación con Mollendo. A comienzos de abril de 1813 arriba desde ese puerto al Callao, el bergantín *San Miguel*¹⁴³. El 6 de setiembre de 1814, llega igualmente desde el mismo puerto el *Buen Ayre*, con 700 fanegas de trigo, 8 barriles de plata con 1414 marcos 7 onzas¹⁴⁴. Antes, el 23 de agosto de ese año arriba al Callao la fragata *Teresa*, de Mollendo y Pisco, con 7 pellones, 50 varas de tocuyo, 153 varas de bayeta, 200 libras de mantequilla, 22 botijas de aceitunas, 1446

botijas de aguardiente, 2 botijas de vino, 200 quintales de sebo, y 16 tercios de palma¹⁴⁵.

El 5 de noviembre de 1817 ancla en el Callao con cuatro días de navegación desde Mollendo el bergantín *Rosario*, que parte de aquel puerto el 1° del mismo mes¹⁴⁶. En este bergantín viene el Escuadrón de Arequipa, que el Virrey manda traer para que integre la expedición de Mariano Osorio a Chile¹⁴⁷.

Cuatro días después que el *Rosario* llega al Callao la fragata *Paula*¹⁴⁸, que trae como pasajeros desde Mollendo a don José Montenegro, Gobernador de Huancavelica y al Teniente Coronel de Artillería don Fulgencio Toro, Ayudante de Campo del General La Serna,

"...embiado (sic) —dice Pezuela— por éste desde el Cuartel General a cumplimentarme en su nombre y de todo el Ejército, y de paso condujo la vandera tomada al caudillo Lamadrid en la acción de Suypacha";

y al Capitán don Andrés García Camba, promovido a Comandante del Escuadrón de Húsares de la Guardia del Virrey¹⁴⁹.

La fragata inglesa *Aurora Cokburn*, capitaneada por don Juan Briggs, arriba al Callao desde Mollendo en los primeros días de octubre de 1821¹⁵⁰.

A las ocho de la mañana del 7 de enero de 1824, ancla en el Callao el bergantín americano *Frederick* procedente de la altura de 16°50' hecho prisionero a la vista de Mollendo. Llega con 4 tripulantes, y luego de once días de navegación, con un cargamento de arroz, cueros y efectos de Europa¹⁵¹. Su Capitán Boras explica que

*"...fué sorprendido a la altura expresada por la goleta de guerra española Quintanilla y 108 individuos de tripulación mandada por Martelin, que toda su gente se la trasbordaron al corsario, quitándole igualmente el bote y parte de su cargamento, poniéndole por cabo de presa un inglés y tres marineros"*¹⁵².

Cuenta además que la goleta de guerra tiene a la vista cinco presas hechas en siete días:

*"...la fragata inglesa Stanmore, el bergantín inglés Catherine, el bergantín nacional de Columbia Rita, la goleta nacional Masa, y otra del estado de Chile que ignora su nombre"*¹⁵³.

Dice el mismo Capitán que

*"...el bergantín español Lapiur, también de guerra, ha quemado dos buques, por cuyas atenciones le fué fácil componerse con el cabo de presa indicado y fugar en la obscuridad de la noche"*¹⁵⁴.

El bergantín *Frederick* sale del Callao tres meses antes con destino a Pisco e Intermedios¹⁵⁵.

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

A la una y media de la tarde del 14 de diciembre de 1821 fondea en el Callao la fragata de guerra americana *Constellation* procedente de Mollendo, con tres días de navegación, al mando de su Comandante don Carlos G. Rityely Esquat¹⁵⁶ y media hora más tarde lo hace la goleta americana *Macedonia* de la misma procedencia y cuatro días de navegación, con 18 individuos al mando del Capitán John C. Keson, y cargada de sedas a consignación de don Pedro Abadía. La *Macedonia* de 252 toneladas desarrolla el viaje sin novedad¹⁵⁷.

El 25 de abril de 1824 llega a Huacho procedente de Mollendo el bergantín *Carmen*, que viene sin timón desde aquel puerto y

*"...con cuarenta hombres armados a su bordo de los dispersos del Jeneral Santa Cruz al mando de los tenientes Don Valeriano Risueño y D. Fernando Ofelan. Estos benemeritos soldados iban a ser entregados a los españoles por su Comandante Don N. Feijoó, pero cerciorado aquel de esta perfidia, quitó la vida a su jefe, y prefirió con sus compañeros de armas buscar su salud entregandose a merced de los acontecimientos de las aguas antes que ser incorporados en las filas enemigas"*¹⁵⁸.

ISLAY

El 11 de junio sale del Callao para Islay la goleta americana *Bolívar*, capitaneada por Tomás Baher, y con pasajeros¹⁵⁹. El 13 de setiembre, para Islay y Arica, el bergantín inglés *Junius*, a cargo de don Ricardo Holman¹⁶⁰. Con el mismo destino, el 7 de octubre, el bergantín nacional *Hermosa Manuela*¹⁶¹.

QUILCA

Es uno de los puertos más visitados en la costa Sur. La navegación hacia él no siempre es fácil. En el año 1813 y "por efecto de las contingencias á que estan sujetas las navegaciones, el brigadier Pezuela habia gastado 40 días en trasladarse desde el Callao á la caleta de Quilca"¹⁶².

El 12 de setiembre de 1814 arriba al Callao el bergantín *San Fernando* que dosde Quilca trae 85 arrobas de aceite, dos quesos de "Paria", un odre de aceitunas y mil fanegas de trigo¹⁶³.

El 7 de agosto de 1816 se embarca en el Callao "...el regimiento de Estremadura en los buques "Milagros" y "Begoña", con dirección al puerto de Quilca, para desde allí seguir su marcha para Arequipa, Puno y La Paz al Exto. del Alto Perú, en

"Plano De la Quebrada, y Fondeadero de Quilca en la Costa del Peru situado el Cerrito Vijia de la Caleta en Latitud S 16°..41' ..10" y Longitud 66° ..07' ..55" al Occidente de Cadiz. Levantado por el Ten.te de Frag.ta graduado D.n Sebastian Damiano en los dias 6 y 7 de Agosto de año 1820".
Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.—
Carpeta D.— N° 7. *"Manuscrito; nudo con media lis; costas sombreadas; calidad del fondo; fondeadero; sondas; escala en millas maritimas"*. Del fichero de cartografía del Museo Naval.

donde era más necesario que en Lima. Su fuerza consta de 800 hombres. Se embarcó a las órdenes de su Teniente Coronel D. José Carratalá, y cada buque llevó la mitad¹⁶⁴.

El 30 de julio de 1818 la Junta Particular de Guerra convocada por el Virrey acuerda

“Que la fragata de guerra “Venganza” saliese, inmediatamente, con otro buque al puerto de Quilca, a recibir el Batallón y escuadrón de Arequipa...”¹⁶⁵.

para venir al Callao.

En cumplimiento de este acuerdo la fragata de guerra *Venganza* bien tripulada sale del Callao para Quilca el 7 de agosto de ese año,

“...para recibir a su bordo y en la fragata “Cleopatra”, armada en guerra, que tenía orden de tocar en aquel punto, el Bat.on y Escuadrón...” solicitados¹⁶⁶.

La *Venganza*, recién carenada, tiene montados 40 cañones y sale en perfecto estado de servicio con víveres para cuatro meses¹⁶⁷. La *Venganza* está de regreso en el Callao el 20 de setiembre del mismo año¹⁶⁸.

El 19 de julio de 1820 sale un extraordinario para Arequipa, “...con la or.n al Gefe del Cuerpo de Reserva p.a q. hiciese baxar inmediatamente al Puerto de Quilca al Batallón de Victoria, que consta de 700 plazas, con el obgeto de embarcarse y venir al Callao en las dos Fragatas de Guerra “Venganza” y “Esmeralda” q. mandé aprontar —dice Pezuela— p.a salir sin falta pasado mañana á dho. Puerto...”¹⁶⁹.

Ambas fragatas salen del Callao el 21 de julio¹⁷⁰ y están de regreso el 11 de agosto con el batallón de Victoria¹⁷¹.

La goleta nacional *Joven Fermina* llega de Quilca al Callao el 2 de junio de 1826 cargada con mantequilla y otros efectos, y al mando de su Capitán don Cristóbal Almy¹⁷². Al día siguiente llega la fragata colombiana *Libertad*, que al mando de su Capitán don David Churchill viene en lastre desde Quilca¹⁷³.

El 22 de julio del mismo año llega al Callao desde Quilca y Pisco con tres días de navegación el bergantín colombiano *Pacífico*, que a cargo de su Capitán don Diego Penney viene en lastre¹⁷⁴. Tres días más tarde arriba al Callao la goleta angloamericana *Bolívar* con tres días de navegación desde Quilca. Esta goleta viene al mando de su Capitán don Tomás Baker y trae algunos efectos y 20 barras de plata del Estado¹⁷⁵.

Para Quilca parte desde el Callao el 30 de julio de 1826, la goleta nacional *Peruana* a cargo de su Capitán el Alférez de Fragata don Francisco Lemt¹⁷⁶, y el 3-de setiembre lo hace la fragata transporte *Monteagudo*, cuyo Comandante es el Teniente de Fragata don Guillermo Thonsson¹⁷⁷.

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

El mismo día que sale la *Monteagudo* llegan al Callao la fragata transporte *General Salom* con su Comandante el Teniente de Navío don Carlos Anderson¹⁷⁸, y el bergantín nacional *Hermosa Manuela*¹⁷⁹. El 12 de setiembre arriba al Callao con carga general el bergantín angloamericano *Brujo*, capitaneado por don Juan Fravier¹⁸⁰.

ACARI

Siguiendo hacia el norte encontramos el pequeño puerto de Acari. Desde aquí viaja el Coronel de la Legión Peruana don Guillermo Miller, en un pequeño bergantín que llega al Callao el 12 de marzo de 1823, sin anclas y en mal estado, lo mismo que sus botes¹⁸¹.

PISCO

El tráfico marítimo entre Pisco y Callao es de tal magnitud que trataremos de abreviar y esquematizar los principales viajes. Para esto hemos tratado de elaborar un cuadro de las entradas y salidas de naves entre Callao y Pisco, sin pretender que en él se encuentre una relación total y definitiva.

<i>Fecha de llegada al Callao</i> <i>Nombre de la nave</i> <i>Tipo de nave y carácter</i>	<i>Capitán y/o Maestre</i> <i>Fecha de salida de Pisco o tiempo de navegación</i>	<i>Carga que transporta</i>
15-VI-1805 <i>San José del Príncipe</i> Bergantín	Laureano Acencio	670 botijas de aguardiente 13 botijas de aceitunas 7 pisquitos 1 juego de calesa (182).
17-X-1806 <i>Místico</i> Bergantín	Gerónimo Blanco 14-X-1806 3 días	Aguardientes y otros efectos del país (183).
4-VII-1813 <i>Candelaria</i> Bergantín	Pedro Morales	Aguardiente y vino (184).
4-VII-1813 <i>San Francisco</i> Bergantín	Ramón Andrade	100 botijas de aguardiente y menestras (185).
20-VI-1814 <i>Veloz</i> Bergantín		562 botijas de aguardiente. 226 botijuelas de id. (186).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

20-VI-1814 <i>Candelaria</i> Bergantín	941 botijas de aguardiente. 248 botijuelas de id. 10 botijas de aceitunas. 1 cajón de dátiles 4 terc. de palma seca. 42 zurrones de sebo (187).
23-VI-1814 <i>San Vicente</i> Bergantín	2150 fanegas de trigo (188).
27-VI-1814 <i>Dos Amigos</i> Bergantín	2591 botijas de aguardiente 16 botijuelas de id. 1 botija de vino. 10 botijas de aceitunas. 10 botijuelas de id. 1 botija de vinagre (189).
9-VII-1814 <i>Mariana</i> Goleta	275 botijas de aguardiente. 8 botijas de vino. 2 botijas de aceitunas. 20 tablones de lingue. 1252 fanegas de trigo (190).
9-VII-1814 <i>Bolador</i> Bergantín	939 botijas de aguardiente. 12 piscos de id. 53 botijas de vino. 10 botijas de vinagre. 7 botijas de aceitunas (191).
16-VII-1814 <i>Bolero</i> Bergantín	1881 botijas de aguardiente. 80 botijas de vino. 5 botijas de aceitunas. 4 botijuelas de aguardiente. 14 canastas de dátiles (192).
18-VII-1814 <i>Riojano</i> Bergantín	333 botijas de aguardiente. 142 botijas de vino. 2 piscos de aguardiente. 250 fanegas de trigo (193).
18-VII-1814 <i>Concepción</i> Goleta	304 botijas de aguardiente (194).
23-VII-1814 <i>Candelaria</i> Bergantín	1253 botijas de aguardiente. 54 botijuelas de id. 158 botijas de vino 66 botijas de aceitunas. 1 botija de vinagre. 1 cajón de dátiles. 30 arrobas de congrio 250 marcos de plata en pasta (195).
31-VIII-1814 <i>Candelaria</i> Bergantín	891 botijas de aguardiente. 174 botijas de vino. 87 botijas de vinagre. 10 botijas de aceitunas 48 piscos de aguardiente. 2 tercios de palmas. 261 fanegas de trigo (196).

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

31-VIII-1814 <i>San Antonio</i> Bergantín		187 botijas de aguardiente. 102 botijas de vino. 50 botijas de vinagre. 11 piscos de aguardiente. 2 canastas de dátiles. 12 tercios de palma. 90 fanegas de trigo (197).
2-IX-1814 <i>San Vicente</i> Falucho		343 botijas de aguardiente. 254 botijas de vino. 40 botijas de vinagre. 12 piscos de aguardiente (198).
19-IX-1814 <i>San Miguel</i> Bergantín		487 botijas de aguardiente. 383 botijas de vino. 51 botijas de vinagre. 22 botijuelas de aguardiente. 65 botijuelas de vino. 16 arrobas de pasas. 38 fanegas de trigo (199).
26-IX-1814 <i>San Vicente</i> Falucho		414 botijas de aguardiente. 88 botijas de vino. 37 botijas de aceitunas. 1 botija de vinagre. 216 botijuelas de aguardiente. 12 arrobas de pasas. 200 quintales de sebo (200).
13-X-1814 <i>Candelaria</i> Bergantín	José María Morales	1090 botijas de aguardiente, vino, vinagre, y aceitunas, y 161 piscos de id. y marcos de pla- ta en piña (201).
28-IX-1817 <i>Nuestra Señora de</i> <i>la Candelaria</i> Bergantín	José María Morales	789 botellas de aguardiente. 270 botellas de vino. 150 botellas de vinagre. 32 botellas de aceitunas. 4 botellas de aceite. 36 piscos (202).
12-VIII-1819 <i>Palas</i> Bergantín angloamericano	14 individuos de capitán a paje	1200 botijas de vino y aguardiente. 28 sacos de trigo. 28 sacos de pasas (203).
9-IX-1819 <i>Palas</i> Bergantín angloamericano	Mr. Holl	1300 botijas de aguardiente. 60 zurrones hierba del Paraguay (204).
16-IX-1819 <i>Elena María</i> Bergantín angloamericano		Aguardiente (205).
19-X-1819 <i>Alcance</i> Goleta	Un día	Trae la noticia de como la fragata <i>Prueba</i> no entra en Pisco (206).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

16-III-1820 <i>Cantón</i> Bergantín angloamericano	Sobrecargo: Cofin	1525 Botijas de aguardiente. 15 piscos de aguardiente. 12 botijas de aceitunas. 20 tercios de palma. 763 botijas de vino (207).
17-VI-1820 <i>Rebeca</i> Bergantín inglés		Aguardientes (208).
18-VI-1820 <i>Especulador</i> Bergantín inglés		Aguardientes (209).
X-1821 <i>Aurora</i> Lanchita	Patrón: José Benito Loreta	(210).
X-1821 <i>Betsy</i> Goleta Nacional	Jonas James	(211).
X-1821 <i>Esmeralda</i> Bergantín goleta an- glo-americano	Guillermo Bornes	Aguardiente (212).
X-1821 <i>Teodosio</i> Bergantín nacional	Pedro Hanston	Aguardiente y un pasajero (213).
XI-1821 <i>San Pedro</i> Bergantín nacional	José Matías López	Aguardiente (214)
XI-1821 <i>Roberto</i> Bergantín inglés	Lorenzo Quinton	Mil y tantas botijas de agu- ardiente (215).
XII-1821 <i>Arriel</i> Goleta inglesa de 154 toneladas	Juan Clitai, y 7 individuos de capitán a paje Tres días	Botijas de aguardiente y tres pasajeros (216).
XII-1821 <i>Perpetua</i> Goleta nacional de 60 toneladas	José Catalín y 6 individuos de capitán a paje	Botijas de Aguardiente y de pasajeros a Benito Araus y Bernardino Hernández (217).
8-XII-1821 <i>Dos Amigos</i> Pailebot nacional de 50 toneladas	Jaime Matur y 16 indivi- duos de capi- tán a paje. Tres días de navegación	Botijas de aguardiente (218).
8-XII-1821 <i>El Consuelo de Dos Hermanas</i> Bergantín nacional de 76 toneladas	Claudio Altai- de y 15 indi- viduos de ca- pitán a paje Tres días de navegación	Botijas de aguardiente y de pasajeros a don Isidro Argue- lles y Tomás Alday (219).

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

9-XII-1821 <i>La Argentina</i> Fragata nacional	Juan Tebis y 12 individuos de capitán a	(220).
9-XII-1821 <i>Perla</i> Fragata nacional de 235 toneladas	paje 7-XII-821 Juan Elcoso- va-Urrutia (sic) y 26 in- dividuos de capitán a paje. Ocho días de navegación	Botijas de aguardiente y como pasajeros a doña Mercedes Duran y a don Pedro Ereria (221).
9-XII-1821 <i>Teodocio</i> Bergantín nacional de 120 toneladas	Pedro Hator y 12 indivi- duos de capi- tán a paje. Dos días de navegación	Botijas de aguardiente y cinco cartas particulares para el Go- bernador (222).
11-XII-1821 <i>Libonia</i> Bergantín	Tomás Cárca- mo	Lo trajo apresado desde Pisco (223).
14-XII-1821 <i>Rebeca</i> Bergantín de 295 to- neladas	A.S. De Pies- ta y 15 indivi- duos de tri- pulación Tres días de navegación	Botijas de aguardiente (224).
16-XII-1821 <i>Jesús María</i> Goleta nacional de 65 toneladas	Antonio En- riquez y 11 individuos de capitán a paje Dos días de navegación	Botijas de aguardiente y como pasajeros a Francisco Gonsa- lez y José Avnas. Trae cartas particulares (225).
16-XII-1821 <i>Esmeralda</i> Bergantín nacional de 81 toneladas	Guillermo Barney y 10 individuos de capitán a paje Dos y medio días de nave- gación.	Botijas de aguardiente para seguir a Pacasmayo y Paita. Como pasajeros a Hipólito Bu- char y Paulino Rendán; preso a Franco de Paula Araga (226).
18-XII-1821 <i>Copacabana</i> Lancha	Patrón: José Benito Loreta Dos y medio días de nave- gación.	Botijas de aguardiente (227).
19-XII-1821 <i>Tres Amigos</i> Goleta nacional de 40 toneladas.	Marcos Picar- te y 9 indivi- duos de capi- tán a paje Tres días de navegación	Botijas de aguardiente (228).
24-XII-1821 <i>Gliner</i> Bergantín nacional de 120 toneladas	Cayetano Lui- sa y 13 indivi- duos de capi- tán a paje	Botijas de aguardiente con destino a Guayaquil y como pasajeros a Juan Bautista y Manuel Volivar con un criado;

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	Uno y medio día de navegación	José Franco y José Gregorio Venites (229).
3-VI-1826 <i>Araucana</i> Goleta chilena	Pedro Magranet	Aguardiente (230).
11-VI-1826 <i>Francisca</i> Lancha nacional	Patrón: Juan Bautista Gerada	Aguardiente y como pasajeros a José Arias; Manuel Martínez; Manuel María Fernandini; Manuel Marin; Diego Ugalde; y Gaspar Gabancho con su esposa. Todos ellos habían naufragado en el pailebot nacional <i>Picaflor</i> (231).
16-VI-1826 <i>Colombiano</i> Goleta	Severino Zárate	Aguardiente (232).
23-VII-1826 <i>Concepción</i> Goleta chilena	Pedro Anderson Tres días de navegación	(233).
25-VII-1826 <i>Joven Caledonia</i> Goleta nacional	Juan Mac Auley Tres días de navegación	Algodón y otros efectos (234).
26-VII-1826 <i>Araucana</i> Goleta nacional	Pedro Mayrane Tres días de navegación	Aguardiente (235).
28-VII-1826 <i>Confianza</i> Bergantín nacional	Santiago Greenlan Cuatro días de navegación	Aguardiente (236).
30-VII-1826 <i>Estrella</i> Goleta nacional	Mariano Serrate	Aguardiente (237).
8-VIII-1826 <i>Cora</i> Bergantín nacional	Enrique Dott	Cacao y aguardiente (238).
9-VIII-1826 <i>Junín</i> Bergantín nacional	Manuel Olagarú	(239).
9-VIII-1826 <i>Peruana</i> Goleta del Estado		Arriba por haber perdido el timón a la altura de Nasca (240).
11-VIII-1826 <i>Ayacucho</i> Bergantín nacional	Francisco de la Melena	Aguardientes (241).

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

11-VIII-1826 <i>Quiteña</i> Bergantín goleta co- lombiano	José Miguel Parra	Aguardientes, trigo y maderas (242).
23-VIII-1826 <i>Isabel Francisca</i> Bergantín goleta na- cional	Ramón Garcia	Aguardiente (243).
25-VIII-1826 <i>General La-Mar</i> Bergantín goleta na- cional	Cayetano Luna	Aguardiente (244).
27-VIII-1826 <i>Estrella</i> Goleta nacional	Severiano de Serrate	Aguardiente (245).
27-VIII-1826 <i>Segundo Ayacucho</i> Bergantín nacional	Jorge Fopork	Aguardiente y efectos de Eu- ropa (246).
5-IX-1826 <i>Santa Rosa</i> Goleta nacional	Pedro José Ojeda	Aguardiente (247).
10-IX-1826 <i>Carmen</i> Lancha nacional	Patrón: Ma- nuel Mendiola	Aguardiente (248).
17-IX-1826 <i>Carmen Pisqueña</i> Lancha nacional	Patrón: Carlos Suárez	Frutos del país (249).
I-X-1826 <i>Confianza</i> Bergantín nacional	José Miguel Parra	Aguardiente (250).
7-X-1826 <i>Bolivia</i> Goleta nacional		Aguardiente (251).
9-X-1826 <i>General Salom</i> Fragata transporte del Estado		(252).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

VIAJES ENTRE CALLAO Y PISCO

<i>Fecha de salida del Callao Nombre de la nave Tipo de nave y carácter</i>	<i>Capitán y/o Maestre</i>	<i>Carga que transporta; pasajeros; y observaciones.</i>
11-VI-1805 <i>Eulalia</i> Fragata	Tomás Lopa- tegui	(253) .
9-X-1808 <i>Rosario</i> Bergantín	Pedro Morales	Conduce el bote de auxilio del rey que se destina á ese puer- to (254) .
10-VII-1813 <i>Araucano</i> Paquebot	Abdecua	(255) .
10-VII-1813 <i>Dichosa</i> Fragata	Fernando Fernández	(256) .
8-X-1814 <i>Valencia</i> Bergantín	Sebastián Martínez	56 costales de arroz (257) .
17-X-1814 <i>Nereyda</i> Corbeta	José Chava- rria	Va en lastre (258) .
25-X-1814 <i>Candelaria</i> Bergantín	Pedro Morales	(259) .
2-VI-1817 <i>Candelaria</i> Bergantín		(260) .
VII-1817 <i>Araucano</i> Bergantín		(261) .
VII-1817 <i>Mariana</i> Bergantín		(262) .
4-VIII-1818 <i>Volador</i> Bergantín		El Virrey Pezuela envía en él para refuerzo de aquel punto, dos cañones de montaña, del calibre de á 4, con sus carrua- jes, juegos de armas y muni- ciones, a cargo de un Sar- gento, para que éste quedase en su servicio e instruyese en él a 10 soldados de aquellas milicias (263) .

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

5-XI-1819 <i>Místico</i> ó <i>San José</i> <i>de las Animas</i> Lancha		(264).
25-II-1820 <i>Cantón</i> Bergantín anglo- americano	Cofin	Conduce para el Comandante de Pisco: 100 Tercerolas. 150 Cartucheras de Cav.a. 100 Cartucheras para Infantería 100 Portabayonetas. 900 Piedras de chispa (265).
26-VI-1820 <i>Dick</i> Bergantín anglo- americano		Va a cargar aguardiente para Huacho y Pacasmayo (266).
28-VI-1820 <i>Columbio</i> Bergantín inglés		Va a cargar aguardiente, vino y aceitunas (267).
28-VI-1820 <i>Especulador</i> Bergantín inglés		Va a cargar aguardiente, vino y aceitunas (268).
28-IX-1821 <i>Esmeralda</i> Bergantín anglo- americano	Guillermo Barney	(269).
28-IX-1821 <i>Betsy</i> Goleta nacional	Jonas James	(270).
4-X-1821 <i>Teodosio</i> Bergantín nacional	Pedro Aton	(271).
13-X-1821 <i>Carmen</i> Bergantín nacional	José Matías López	(272).
26-XI-1821 <i>Candelaria</i> Goleta nacional de 81 toneladas	Guillermo Barnei y 9 in- dividuos de capitán a paje	Va con carga en lastre (273).
11-XII-1821 <i>Vesty</i> Goleta nacional de 47 toneladas	Juan James y 8 individuos de capitán a paje	Va con carga en lastre (274).
3-VI-1826 <i>Concepción</i> Goleta chilena	Pedro Ander- son	(275).
10-VI-1826 <i>Libertad</i> Fragata colombiana	David Chur- chill	Va en lastre y lleva como pasajero a don Leonardo Fi- gerola (276).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

21-VII-1826 <i>Estrella</i> Goleta nacional	Severiano Se- rrate.	(277).
30-VII-1826 <i>San Antonio</i> Mistico nacional	Patrón: José Palmer	(278).
8-VIII-1826 <i>Estrella</i> Goleta nacional	Severino Se- rrate	(279).
10-VIII-1826 <i>Isabel Francisca</i> Bergantín nacional	Ramón Gar- cía	(280).
13-VIII-1826 <i>Santa Rosa</i> Goleta nacional	Pedro José Ojeda	(281).
1-IX-1826 <i>Bolivia</i> Goleta nacional	José Alvarra- sin	(282).
6-IX-1826 <i>Confianza</i> Bergantín nacional	Rafael Larra- goitia	(283).
7-IX-1826 <i>Estrella</i> Goleta nacional	Severiano Ze- rrate (sic)	(284).
6-X-1826 <i>Estrella</i> Goleta nacional	Severiano Ce- rrate (sic)	(285).

Aparte de estos viajes entre los puertos mencionados tenemos otras noticias relacionadas con el puerto de Pisco, y otros viajes que no pueden incluirse en el esquema anterior.

El 27 de julio de 1814 llega al Callao el bergantín *Concordia* procedente de Chincha y Pisco, con 2205 y media fanegas de trigo, 93 botijas de aguardiente, 15 botijas de aceitunas, 16 botijas de vinagre y 19 tercios de palma seca²⁸⁶.

Los responsables del falucho *San Vicente*, cuyo Capitán y Maestre es don Sebastián Martínez, anuncian el 6 de octubre de 1814 que tiene abierto registro para Pisco y Cerro Azul²⁸⁷.

El 15 de octubre del mismo año sale del Callao para Huacho, Huanchaco, Pacasmayo y Pisco, la fragata *Gaditana*, que al mando de su Capitán y Maestre don José Francisco Aracalo, conduce 5 zurrone de añil²⁸⁸.

La corbeta *Palafox* y el bergantín *Justiniani* arriban al Callao el 19 de febrero de 1818, conducen desde Pisco a 33 reclutas del Regimiento de Chincha y 5 presos²⁸⁹.

A las diez de la noche del 16 de octubre de ese año la *Palafox* hace un nuevo ingreso al Callao desde Pisco, esta vez acompañada del bergantín *Bolero*, que el 11 por la noche se bate "...cerca de las Islas de Chincha con una goleta insurgente que huyó..."²⁹⁰.

Un viaje interesante entre Callao-Pisco-Callao es el que inician el 15 de julio de 1818 la fragata armada *Resolución* y el bergantín armado *Cantón*. Ambos salen convoyando al mercante *Miantinomo* y a los bergantines *Europa*, *Místico*, *San Ignacio*, *Felicidad* y *San Felipe* que se dirigen a Pisco²⁹¹. El bergantín *Europa* regresa al Callao el 27 del mismo mes, pues habiéndose apartado del convoy por voluntad

"...de su Capitán D. Bonifacio Cuervo, fue apresado por la corbeta insurgente "El Congreso", su Capitán Francisco Jumiert, francés, a las inmediaciones del puerto de Pisco, y después de saqueado, fué puesto en libertad por 5,500 pesos que se obligó a pagar en Chile a D. Tomás Rosales, del comercio de aquella capital"²⁹².

El 21 de agosto están de regreso en el Callao la *Resolución* y el *Cantón* con el convoy formado por una fragata y ocho bergantines, que llegan con vinos y aguardientes²⁹³.

Según la "Gaceta" en estos once buques vienen al Callao catorce mil botijas de aguardiente y otros efectos del país²⁹⁴.

El 7 de octubre de 1818 la corbeta *Resolución* y el bergantín *Cantón* inician un nuevo viaje por esta ruta. Van escoltando a un convoy que a la orden del Comandante de la *Resolución*, don Francisco Sevilla, se dirige a Pisco para traer los aguardientes almacenados en ese puerto. Estos aguardientes solicitados por los hacendados y compradores, aportan al Estado sus derechos para la atención de los gastos propios del erario²⁹⁵. Diez días después de su salida del Callao, y encontrándose cerca de las islas de Chincha, la *Resolución* bate y apresa "...al bergantín pirata nombrado el *Maypu* armado de diez y ocho cañones de á 18 y 9, muchas armas de chispa y blancas, y ciento treinta hombres de tripulacion, todos extrangeros excepto unos pocos del reyno de Chile, durando la accion desde las once de la mañana hasta las quatro y media de la tarde"²⁹⁶. Luego de este encuentro la *Resolución* continúa viaje hacia Pisco, siempre con el convoy, y el bergantín *Carbonero* que en la mañana del 17 apresa al *Maypú*²⁹⁷. El convoy llega a Pisco el 19 de octubre²⁹⁸ es decir, doce días después de su salida del Callao. El Virrey Pezuela da cuenta de esta acción en su nota del 24 de octubre; allí dice:

"La corveta "Resolución"... tuvo un fuerte y glorioso combate con el bergantin de guerra insurgente nombrado

*el "Maipú", que apresó; su fuerza 18 cañones de a 18 y 130 hombres de tripulación, extranjeros todos, incluso sus oficiales menos catorce hombres chilenos"*²⁹⁹.

El capitán del *Maipú* fuga y se refugia en la corbeta de guerra inglesa *Fine*, cuyo capitán se niega a entregarlo³⁰⁰.

El 20 de noviembre de 1818 ingresa el convoy al Callao de regreso de Pisco, escoltado por la *Resolución*, el *Cantón*, y el apresado *Maipú*. Integran el convoy: las fragatas *Montezuma* y *Miantinomo*; los bergantines *Fernando Séptimo*, *Candelaria*, *San Ignacio*, *Lucero*, *Volador*, *Carbonero* y *Machete*, y la *Zumaca* portuguesa. Traen 103 prisioneros del bergantín *Maipú*³⁰¹.

Cuatro días después retorna al Callao la corbeta *Cleopatra*, luego de su crucero sobre Pisco en el que captura a un corsario que logra escapar posteriormente³⁰².

Enterado que cerca de Pisco se halla la fragata corsaria *Rosa*, alias "Los Andes"³⁰³, que captura a la fragata española *Tres Hermanos*³⁰⁴, el Virrey Pezuela determina

*"...que saliesen las fragatas de guerra "Venganza" y "Esmeralda" sobre Pisco, a ver si podían apresar a la "Rosa" y alguna otra que andubiese (sic) por aquella parte..."*³⁰⁵.

La salida de estas fragatas se produce el 2 de julio de 1819³⁰⁶, y el 10 de dicho mes hacen lo propio y con el mismo fin, la corbeta *Sebastiana* y el bergantín *Pezuela*³⁰⁷. Las fragatas retornan al Callao el 23 de julio³⁰⁸ luego de veintiún días de viaje, y sin encontrar buque enemigo alguno. En Pisco saben que la *Rosa* sale de ese puerto el 4 de julio, y amanece siete días después en Sechura, pueblo

*"...que saqueó de un modo el más cruel, robando a la iglesia, a los miserables indios y haciendo escarnio de los ornamentos"*³⁰⁹.

Pezuela aclara que esta fragata corsaria *"...es la misma que trajo a Valparaíso al aventurero Cochrane, y fué allí armada"*³¹⁰. Su fuerza es: 1 Comandante, don Juan Yllingrot, de nacionalidad inglesa; un Teniente francés; 70 hombres de tropa chilenos; y 140 ingleses entre oficiales y tripulación; 32 caronadas de a 18 y 24; 2 cañones largos de a 12; y 2 cañones largos de a 8³¹¹. La *Sebastiana* y el *Pezuela* regresan al Callao el 25 del mismo julio, luego de reconocer Pisco y sin encontrar enemigo alguno³¹².

El 31 de julio de 1819 fondean en el Callao procedentes de Pisco, la fragata angloamericana *Beaber* y el bergantín español *Volador*. La *Beaber* trae 4,000 botijas de aguardiente y mil costales de trigo y harina; y el bergantín mil botijas de aguardiente y vino y un número no determinado de sacos de trigo³¹³.

Desde los puertos de Pisco, Huacho y Chancay llega al Callao el 6 de setiembre de 1819, el místico *San José*, con carga de aguardiente y 300 piedras de sal³¹⁴.

El bergantín angloamericano *Palas* sale del Callao el 27 de setiembre de 1819 con el fin de observar a la escuadra de Cochrane y cruzar sobre la Isla de San Gallán frente a Pisco, y avisar a los navíos que se esperan de Cádiz y que deben recalcar allí³¹⁵. El *Palas* no puede llegar a su destino pues es apresado por la escuadra de Cochrane que bloquea el Callao³¹⁶.

El 5 de noviembre de 1819 parte del Callao la lancha *Místico*, alias "San José de las Animas"³¹⁷. Dos días después el Virrey Pezuela recibe aviso de haberse presentado en Pisco un bergantín de guerra "insurgente", que el día anterior apresa "...una canoa con tres indios pescadores (padre y dos hijos), quedándose con estos a su bordo y despachando a aquél con su canoa"³¹⁸. Al día siguiente, es decir el 8 de noviembre, el Virrey recibe un parte de don Manuel González, Comandante General de la Costa del Sur, en que le avisa que

"...se hallaba a la vista del puerto de Pisco la fragata "*María Isabel*", un *Ynchiman*, un bergantín, pertenecientes a la escuadra insurgente y que, en consecuencia, había dado disposiciones para recibirlos si desembarcaban"³¹⁹.

En Parte posterior, su fecha 7 de noviembre, que llega a poder del Virrey el día 10, el General González informa desde Caucato, a una legua de Pisco, que los patriotas desembarcan en Pisco y se han "...hecho dueños de la villa, saqueándola y quemando las casas..."³²⁰. Los patriotas están en Pisco sólo 48 horas³²¹, luego de las cuales se reembarcan y el General González retorna a dicho puerto³²², pero no es bien visto por los vecinos que lo acusan de cobarde en esta acción³²³; el Virrey lo reemplaza por el Coronel Quimper³²⁴.

Las fragatas de guerra *Venganza* y *Esmeralda* salen del Callao el 22 de diciembre de 1819, con el objeto de proteger la recalada de la *Palafox* y la *Mexicana* que arriban a Pisco para informarse del estado del Callao³²⁵. La *Palafox* viene de Huanchaco y luego de su escala en Pisco, llega al Callao el 27 de diciembre con la carga siguiente: 1,500 quintales de trigo, harina y arroz, 10 zurrones de hierba, 1,163 botijas de aguardiente y vino, 2 cañones de a 4 de montaña con sus carruajes; y para entregar en el parque: 11 cajones de municiones, 285 balas del calibre de a 8 y 8 lanzas³²⁶.

La *Mexicana*, que viene de Arica antes de entrar en Pisco, sólo llega al Callao el 3 de enero de 1820. Viene con bandera inglesa y su Capitán y Maestre es don Guillermo Robinet. Su carga consiste en: 445 barras de estaño, 39 pellejos de aceite, 300 botijas de aceite, 29 sacas de algodón, 345 botijas de aguar-

diente, 130 botijas de pisco de aguardiente, 79 zurrone de sebo y 725 zurrone de harina³²⁷.

El 17 de setiembre de 1820 entra en el Callao la corbeta *Cleopatra*, armada con 20 piezas y 92 hombres de tripulación, luego de ser atacada por el bergantín *Aguila* a la altura de Pisco. Dice Pezuela que

*"...la "Cleopatra" se defendió bizarramente, le hizo averías, le mató alguna gente, y le hizo huir, sin más desgracia por su parte q.e tres heridos"*³²⁸.

Este éxito de la *Cleopatra* hace que el Virrey recuerde el fracaso de las naves de guerra. Dice:

*"Los mercantes q. han tenido conq. defenderse han enseñado á los de Grra., q. en 4 años no han hecho cosa de provecho, á escepcion del apresamiento del Bergantin "Maypú": lo demás todo ha sido perder en la Mar"*³²⁹.

En diciembre de 1821 llega de arribada al Callao, procedente de Pisco, el pailebot *Dos Amigos*, su Capitán don Xayme Matuense, con 16 individuos de capitán a paje. El destino de este pailebot no es el Callao sino los puertos norteños de Huancho, Pacasmayo y Paita, hacia los que reanuda viaje, cargado siempre de aguardiente, el 10 del mismo mes, a las nueve de la mañana³³⁰.

A fines de mayo de 1822 vienen de Pisco al Callao, la fragata *Trinidad*, el bergantín *Dardo* y la goleta *Terrible*, cargados con botijas de aguardiente³³¹.

En agosto de ese año llega al Callao la fragata *Chilena*, que desde Pisco trae botijas de aguardiente y vino pertenecientes al Estado³³². A la llegada de la *Chilena* se anuncia la presencia del bergantín inglés *Fiber*³³³.

El 25 de diciembre de 1822 se encuentran en Pisco tres buques ingleses y uno francés,

*"...con el obgeto de negociar en aguardientes, doscientos caballos sobre Chíncha y Chunchanga para proteger el embarque de los husares de Brandsen y Raulet..."*³³⁴.

A comienzos de 1823 naufraga en las inmediaciones de Pisco, la fragata *Trujillana*, y su dueño, don Felipe Revoredo, solicita se le permita sacar palos, jarcias, velamen y demás útiles de la misma³³⁵.

En abril de 1823 entra en el Callao procedente de Pisco, el bergantín *Bruce*, que trae carga consignada a nombre de don Francisco Sales Vidal³³⁶.

Al puerto de Chorrillos llega desde Pisco, el 1º de agosto de 1825, la goleta de guerra *Macedonia*, que trae caudales del Estado³³⁷, y el 3 de diciembre siguiente lo hace la goleta colombiana *Estrella*, que al mando de su Capitán don Severiano

Sarrate y 8 hombres de mar, emplea 3 días para dicha ruta. La *Estrella* conduce aguardiente³³⁸.

CHINCHA

El 3 de enero de 1820 sale del Callao el bergantín inglés *Dragón*,

*"...con destino a Chíncha, p.a cargar allí Azúcar y dirigirse á Valparaíso. Este Buque —escribe Pezuela— fué advertido de no volver más p.r estos mares por q. R.l or.n ult.a de 12 de Febrero de 1819, prohíbe terminantemente el comercio extrang.o en ellos. Su capitán Cataun fué advertido de ello por el consignatario Calvo, á quien se lo previne"*³³⁹.

Cinco días después hace lo mismo la fragata inglesa *Luisa*, *'...p.a cargar de Azúcar en Chíncha y dirigirse á Valparaíso p.a venderla...'*³⁴⁰.

Según explica Pezuela en su Diario,

*"El Capitán de este Buque, Juan Ward, ha de comprar los víveres y géneros... al precio más cómodo q. pueda"*³⁴¹.

El 29 de agosto de 1826 sale del Callao para las islas de Chíncha el bergantín nacional *General Sucre*³⁴².

LURIN

Dice el Virrey Pezuela que a las siete de la mañana del 7 de enero de 1819, le llega la noticia de

*"...haberse avistado dos bergantines enemigos fondeados frente de Lurín y dos a vela, más afuera, por lo que mandé —escribe el mismo Virrey— que una compañía de Dragones pasase a los Chorrillos y cincuenta a Lurín, a reforzar ambos puntos"*³⁴³.

El 26 de marzo del mismo año ancla frente a Lurín la fragata inglesa ballenera *Asp*, al mando de su Capitán don Juan Kenney. La presencia de la *Asp* en Lurín, se debe a que el Callao está sujeto a bloqueo. El Capitán Kenney desembarca en Lurín y se dirige a Lima para entregar al Virrey los pliegos que le envía el Duque de San Carlos, Embajador de S. M. Católica en Inglaterra³⁴⁴.

CHORRILLOS

En varias ocasiones nos hemos referido a Chorrillos, puerto que cobra importancia en los días en que el Callao se encuentra bloqueado.

El 26 de febrero de 1819, escribe Pezuela en su Diario:

*"Se avistaron, a tres leguas del Morro Solar, cinco fragatas y un bergantín, que por sus maniobras parecían sospechosos y en consecuencia de los partes del Comandante de los Chorrillos, recibidos al principio de la noche, despaché 50 cazadores y 50 Dragones a reforzar dicho punto, donde llegaron a las tres de la mañana"*³⁴⁵.

Al día siguiente, a pesar de que el horizonte estaba cubierto, *"...se descubrieron en algunas clarás uno u otro de los buques arriba dichos"*³⁴⁶.

Al amanecer del 8 de diciembre de 1821 sale del Callao para Huacho en busca de 400 cargas de leña y 15 marineros, la goleta nacional *Estrella*. Por orden del Protector, la *Estrella* debe pasar luego a Chorrillos en busca de 300 cargas más de leña³⁴⁷.

Luego de la Capitulación de Ayacucho, Bolívar demanda la entrega de la Plaza del Callao. Recurre para ello a la mediación del Comandante de las fuerzas navales británicas en el Pacífico. Este, en el navío *Cambridge*, anclado en Chorrillos, parte hacia el Callao llevando al Comisionado del Gobierno, y del ejército español vencido en Ayacucho, quienes deben poner en manos del Gobernador de la Plaza la Capitulación y la orden para la rendición de los Castillos. Sin embargo, dicho Gobernador no acepta la mediación, debiendo retornar el *Cambridge* a Chorrillos³⁴⁸.

A las 6 y 30 de la mañana del 8 de enero de 1825 llega a Chorrillos desde el Callao en una falúa, el Teniente de la corbeta de guerra *Pichincha*, don Ignacio Morales. Trae consigo el Parte del Comandante de su nave, el Almirante Blanco, de haber llegado con él la señora Condesa de Villar y su familia con su hermano el Conde de Casa Pando. También llega la señora Josefa Tagle, hermana del Marqués de Torre Tagle, y don Jacinto Calero. Todos ellos llegan en un bote y esperan permiso del Supremo Gobierno para pasar a la Capital³⁴⁹. Dos días después se envían desde Chorrillos al Callao para la *Pichincha*, 20 quintales de leña. Este envío se hace en canoas, esperándose una nueva lancha para enviarle agua y más leña³⁵⁰. Hacia las seis de la tarde llega al fondeadero interior de Chorrillos la lancha cañonera desarmada que envía el Comandante de la *Pichincha*, a cargo del Teniente Ignacio Morales con 4 soldados, el Patrón y 8 marineros. En ella vienen además 15 marineros presos como sospechosos. El Teniente Morales pasa a Lima con escolta, pues debe hacer gestiones ante las autoridades del gobierno³⁵¹. El Capitán de Puerto informa que se dispone que antes de amanecer la lancha pase a hacer la aguada con el auxilio de dos canoas; y a cargar la

leña acopiada para la *Pichincha*³⁵². A las 3 y 30 de la tarde del día once la lancha está lista para regresar al Callao y sólo espera el retorno del Teniente Morales de Lima, a cuyas órdenes se encuentra³⁵³. En abril de 1825 la *Pichincha* está lista para dirigirse a Huanchaco, por orden del gobierno³⁵⁴.

El 16 de marzo de 1825 fondea en Chorrillos la fragata de S.M. Cristianísima, la *María Teresa*; viene a su bordo el Contralmirante Rosamel, Comandante en Jefe de las fuerzas francesas en el Pacífico³⁵⁵.

El bergantín americano *Blucher* ancla en Chorrillos el 3 de agosto de 1825, con leña de la pertenencia del Estado. Según el Parte respectivo, de acuerdo a "...la contrata de fletam. to celebrada, deben pagarse cincuenta pesos de estadias a los 4 días despues de su llegada, sino se hubiere recibido antes el Cargamento"³⁵⁶. Se consulta al Ministro de Guerra y Marina que si

"Para evitar este grabamen al Estado, y necesitandose p.a la expedicion a Panamá 960 qqs. de Leña... será conveniente que dho. bergantin Blucher pase inmediateam.te al Callao..." para distribuir la leña³⁵⁷.

En diciembre de 1825 sale de Chorrillos con dirección a la costa de Arequipa el bergantín inglés *Bolívar*; lleva 51 fardos que contienen 300 mochilas para el General Jacinto Lara. El flete es de 3 pesos por fardo. El Capitán del *Bolívar* es don Juan Buchanan³⁵⁸.

El 7 de febrero de 1826 llega el Libertador Bolívar al puerto de Chorrillos. En la "Gaceta" del día siguiente se lee:

*"Al lejano estruendo de la salva hecha por el bergantin Chimborazo, que lo conducia a su bordo, se empezó a sentir la agitacion de una placida inquietud, hasta que certificada la ciudad por un repique jeneral de ser cumplidos los anuncios del presentimiento, se empavezaron instantaneamente los edificios, flameando en todos ellos los colores de las Repúblicas de América"*³⁵⁹.

ANCON

Al Norte del Callao, el primer puerto que encontramos es el de Ancón.

Ya lo hemos mencionado en algunos pasajes de nuestro estudio, y ahora sólo daremos cuenta de otras noticias vinculadas con él. Su importancia se incrementa cuando el Callao está bajo bloqueo. Así por ejemplo el 12 de octubre de 1819 ancla "...en el Callao la corbeta inglesa "*Slaney*", que se fué al puerto de Lancón (sic) asi que Cochrane bloqueó el del Callao..."³⁶⁰.

*"Carta de las Costas desde el Calláo hasta
Sánta en el Reyno del Perú con la Carrera
de Válles, ó Caminos de la Costa, y el que
va desde Chancay hasta la Coordillera de Pária
siguiendo un brazo del Rio de Huaura.
Construida en la Academia R.l de Nautica de
Lima sobre las observacion.s y reconocim.s
reunidos h.ta el año de 1819".*

Museo Naval, Madrid, Bandeja XXXV.—

Carpeta A.— Nº 2. *"Firma autógrafa; orografía
lavada es gris; sondas; fondeaderos; calidad
del fondo; clave de signos; nudo con lis..."*.

N. *Regalado por Baleato en 1839"*. Del fichero
de cartografía del Museo Naval.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

El 14 de setiembre de 1821 fondean en Ancón las fragatas *Valdivia* y *O'Higgins*, en esta última se encuentra Cochrane³⁶¹.

Luego de la Capitulación de la Plaza del Callao, de 19 de setiembre de 1821, ratificada por San Martín y por La Mar³⁶², se produce la llegada al Callao de varias naves que hasta entonces están ancladas en Ancón.

Hasta el 24 de setiembre de ese año fondean en el Callao, procedentes de Ancón los siguientes buques nacionales y extranjeros:

<i>Nombre Tipo y nacionalidad</i>	<i>Capitán o Maestre</i>	<i>Carga, pasajeros y otras Observaciones</i>
<i>Mechi</i> Goleta nacional	Juan Jam	Sin cargamento (363).
<i>Guerrero</i> Bergantín anglo-americano	Mr. Nickson	Un resto de trigo (364).
<i>Teodosio</i> Bergantín nacional	Pedro Jaşón	Charqui, sebo, pasas y cajones de efectos (365).
<i>Rebeca</i> Bergantín inglés	Tomás Tomson	Efectos de Castilla (366).
<i>Gaditana</i> Fragata nacional de transporte	Juan Becano	Charqui y frijoles (367).
<i>Enterprize</i> Bergantín inglés	Mr. Barranga	Sebo, arroz y ropa (368).
<i>Terrible</i> Goleta nacional	Cristobal Almi	Efectos de Chile (369).
<i>Olmedo</i> Goleta nacional	Felipe Veliz Blanco	Cacao, suelas, tabaco y sombreros (370).
<i>Juana Gordon</i> Bergantín inglés	Daniel Way	Vinos, aguardientes y géneros (371).
<i>Santa Rosa</i> Fragata nacional	Blanc;	Arroz y harina. Trae seis prisioneros (372).
<i>Ceres</i> Fragata portuguesa	Nicolás Acosta	Cacao, maderas y vino (373).
<i>Indian Oak</i> Fragata inglesa	Juan Reid	Resto de trigo (374).
<i>Haute Loire</i> Bergantín francés	Goss	Vinos, aguardiente y lencería (375).

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

<i>Dolores</i> Fragata inglesa de transporte	Tomas Frew	Charqui, frijoles y harina. Trae 95 prisioneros (376).
<i>Douver</i> Bergantín inglés	Jaime Wilson	Vino y aguardiente (377).
<i>Galen</i> Fragata anglo-americana	Benedict	Aguardientes y efectos de Europa (378).
<i>Flying-fish</i> Fragata anglo-americana	Fitch	Sebo, cacao, suelas, vino, arroz, aguardientes y cajas de seda (379).
<i>Dos Amigos</i> Pailebot nacional	Jaime Mathuis	Efectos de Europa (380).
<i>Viper</i> Bergantín inglés	Guillermo Boswell	Azúcar y sal (381).
<i>Constancia</i> Bergantín nacional	Pedro Drouet	Maderas, jabón y pavilo (382).
<i>Carmen</i> Bergantín nacional	Blas Roman	Cacao (383).
<i>Perseverancia</i> Pailebot inglés	Mr. Mowffi	Azogues (384).
<i>Caravana</i> Fragata americana	Nicolás Jarken	Arroz (385).
<i>Perpetua</i> Goleta nacional	Jorge Catalis	Aguardientes (386).
<i>Peruana</i> Fragata nacional de transporte	Carlos Fornier	Carga del Estado, jarcia, lona y tabaco (387).
<i>Cleopatra</i> Fragata nacional	Burney	Resto de arroz, trigo, harina, sebo, almendras y cobre batido (388).

Entre el 28 de setiembre y el 15 de octubre de 1821, llegan a Callao desde Ancón los siguientes buques:

<i>Nombre</i> <i>Tipo y nacionalidad</i>	<i>Capitán o</i> <i>Maestre</i>	<i>Carga, pasajeros, tiempo</i> <i>de navegación y otras</i> <i>Observaciones</i>
<i>Los Tres Amigos</i> Bergantín nacional	Condoles	En lastre y seis días de navegación (389).
<i>Caupolicano</i> Bergantín chileno	Pedro Melis Meli	Aguardiente de Pisco y cinco días de navegación (390).
<i>Senovia</i> (sic) Fragata inglesa	Juan Lechu	Efectos de la China y cuatro días de navegación (391).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

<i>Gliner</i> Bergantín anglo-americano	Tomás A. Buy	(392).
<i>Walte Iram</i> Bergantín inglés	Juan Smith	(393).
<i>Grampur</i> Fragata nacional	Francisco Carratalá	(394).

CHANCAY

El 29 de diciembre de 1817 se avistan en Chancay dos fragatas sospechosas, lo que comunica de inmediato el Subdelegado de ese puerto al Virrey Pezuela³⁹⁵. El 12 de enero del año siguiente se avisa al mismo Virrey desde Chancay.

*"...que el bergantín corsario "Aguila" había reconocido un Guanero, y en consecuencia dispuse —dice Pezuela— que saliesen al instante a la mar, para perseguirle, la fragata "Palafox" y el bergantín "Justiniano"*³⁹⁶.

En cumplimiento de esta orden, a las doce de la noche del 15 de enero salen a la mar dichas naves³⁹⁷ para perseguir, ya no al corsario *Aguila* que para entonces se halla en Guayaquil³⁹⁸, sino a otros corsarios que se avistan por estas costas, y a proteger la recalada de los buques del comercio limeño y del de Cádiz³⁹⁹.

El 5 de marzo de 1819 se informa a Pezuela que fondea en Chancay la corbeta *Chacabuco* con bandera española, *"...pidiendo víveres y amenazando que si no se los daban los tomarían por fuerza"*⁴⁰⁰.

Ante esta situación el destacamento del pueblo de Chancay marcha al instante sobre el puerto, obliga a salir a la corbeta, pero luego de retirar cuatro barcos del tráfico del guano⁴⁰¹. Estos cuatro barcos capturados son la vieja fragata *Bárbara*, que está inutilizada; los bergantines *El Lucero*; *El Carbone-ro*, que se quema; y el *Carmen*, que queda varado⁴⁰². La fragata *Barbara* es luego incendiada por los "insurgentes", que a mediados de abril regresan a Chancay en cinco buques de su escuadra, luego de incursionar en Huacho, Supe y Huarmey. No se deciden a desembarcar y se hacen luego a la vela⁴⁰³.

A principios de agosto de 1819 ancla en Chancay, con 125 días de navegación desde Guayaquil, el bergantín inglés *Columbia*, que con 18 cañones viene al mando del Capitán Robson. Trae 13 hombres de tripulación, enfermos, y como carga, suelas, pita y cacao⁴⁰⁴.

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

A las 8 y 30 de la mañana del 21 de diciembre de 1821, sale del Callao con destino a Chancay, la goleta del Estado *Estrella*, al mando de su Comandante don Santiago Provding⁴⁰⁵.

La goleta *Veloz Trujillana* llega a Chancay procedente de Huanchaco, a las diez de la mañana del 11 de agosto de 1823, según parte de don Estanislao Martínez al Excelentísimo Señor Supremo Jefe Militar y Político del Perú⁴⁰⁶. La goleta viene de Huanchaco en cumplimiento de las órdenes dictadas por Riva Agüero, quien disuelve el Congreso y envía en ella a siete diputados acompañados de tres oficiales, según informa desde Chancay en la misma fecha, don Miguel José de Echarri, que en ese puerto decide pasarse a las filas contrarias a Riva Agüero y entregar a dichos diputados para que se reintegren al Soberano Congreso⁴⁰⁷. Los diputados que vienen en la *Veloz Trujillana* son don Mariano Arce, Canónigo de Lima; don Antonio Andueza, Canónigo de Trujillo; don Ignacio Ortiz de Zeballos; don Francisco J. Mariátegui; don Manuel Colmenares; don Mariano Quesada y Valiente; y don Manuel Ferreyros⁴⁰⁸.

SALINAS

También hemos tenido ocasión de mencionar en algunos pasajes de esta obra, la presencia de naves en las Salinas. Así tenemos que el 13 de junio de 1826 la fragata chilena *Minerva*, al mando de su Capitán don Esteban Robinson, y cargada de sal, llega al Callao procedente de las Salinas⁴⁰⁹.

HUACHO

A sesentinueve millas al Norte del Callao se encuentra el puerto de Huacho, con el que existe regular tráfico marítimo, no sólo como puerto de destino o de origen, sino también como punto de escala en viajes de mayor altura.

El 1° de setiembre de 1805 llega al Callao el bergantín *Santa Rosa*, que sale de Huacho el 23 del mes anterior, al mando de su Capitán don Juan José Pérez y con 1,200 piedras⁴¹⁰.

El tiempo de navegación de Huacho al Callao es de nueve días.

El bergantín *San Fernando* llega al Callao desde Huacho, con 150 fanegas de trigo y 700 piedras de sal, el 20 de julio de 1814⁴¹¹. El 12 de octubre del mismo año sale del Callao para Huacho el bergantín *Riojano*, a cargo de su Capitán y Maestro don Jacinto Morales⁴¹². Tres días después sale el bergantín

"Plano del Puerto de las Salinas de Huacho en el Reyno del Perú, formado sobre las operaciones que practicaron para levantarlo los Pilotos de esta mar D.n Gregorio Piñero, y D.n José Gomez Riti en 1794, dejando situado el surgidero que señala el Plano por dos alturas meridianas en Latitud S. 11°. 14', y por las Cartas Españolas del Deposito Hidrográfico en Longitud de 71° 10' Occid.l de Cadiz".

Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXV.—
Carpeta D.— N° II. "Copia por Baleato; firma autógrafa; escala en millas marítimas; fondeaderos; costas y orografía lavada en gris; nudo y rosa con lis; calidad del fondo".
Del fichero de cartografía del Museo Naval.

San Antonio, alias "la Concordia", que con su Capitán y Maestre don José Ramírez va a Huacho en lastre⁴¹³. El *Riojano* está de retorno en el Callao el 24 de octubre, con 700 piedras de sal⁴¹⁴.

El 11 de noviembre de 1816 ancla en el Callao la fragata *Cazadora* que el 30 de octubre sale de Huacho luego de desembarcar allí una Compañía de Artillería de a caballo. Llega con tropa y oficiales del Infante don Carlos⁴¹⁵.

Con destino a Huacho sale desde el Callao el 31 de enero de 1818, la fragata *Montezuma* que lleva 28 hombres de capitán a paje⁴¹⁶.

Al amanecer el 1° de abril de 1819 el Virrey Pezuela recibe un extraordinario de Huacho; le informa:

*"...haber fondeado la escuadra enemiga en aquel puerto el día 28 anterior por la tarde, y pasado el aventurero Cochrane al Comandante militar un oficio en que le decía que no iba a hacer daño alguno y si a hacer agua y víveres, en el concepto de que si se le oponía alguna resistencia, desembarcaría 500 ó 1,000 hombres"*⁴¹⁷.

Al día siguiente tiene aviso el Virrey de

*"...que los enemigos habian desembarcado el 29 de 400 a 500 hombres, dirigidos a Huaura, que tomaron con muy poca resistencia..."*⁴¹⁸.

Para contrarrestar esta actividad de los patriotas el Virrey ordena marchar a esos puntos 700 hombres al mando del Comandante del Batallón de Cantabria don Rafael de Ceballos⁴¹⁹. Al amanecer del 6 de abril llega a Huacho la caballería realista sin encontrar hombres en tierra, y cuando *"...la mitad de los buques enemigos había (sic) salido a la mar..."*⁴²⁰. El Comandante Ceballos informa a Pezuela *"...que había hallado el puerto de Guacho abandonado de sus vecinos a la llegada de las tropas del Rey cuando permanecieron quietos auxiliando a los enemigos con el mayor obsequio, vendiéndoles toda clase de víveres y dándoles cuantas noticias querían..."*⁴²¹.

El 7 de julio de 1821 llega a Huacho desde el Callao, el bergantín *Pueyrredón*, comunica:

*"...la noticia de que la capital de Lima ha sido puesta a disposicion de S.E. el General en gefe, después de haberla evacuado los enemigos"*⁴²².

La goleta del Estado *Estrella* zarpa del Callao con destino a Huacho a las 6 de la mañana del 8 de diciembre de 1821, al mando del Subteniente de Marina don Santiago Cudinis⁴²³. Tres días después llega al Callao desde aquel puerto la fragata nacional *Gaditana*, con 7 días de navegación y con su Capitán don Juan Bucana. Esta nave de 478 toneladas trae vino,

"Plano que comprende la costa desde el Puerto del Ancon h.ta la P.ta de Chilca en el Reyno del Perú situada su Capital Lima en la Latit.d de 12°.2'50" S. y en Longitud de 70°.50'.40" Occidental de Cadiz. Hecho de orden del Ex.mo S.or Virrey B.o Fr. D.n Fran.co Gil y Lemos. Por D.n Andres Baleato, año de 1773"
Museo Naval, Madrid.
(Foto: Luis Dorado, Madrid).

"The Village of Guacho — Peru. H.M. Ship Tartar in the Roads".
"El puerto de Huacho. La fragata de S.M. Británica "Tartar" en la bahía. Al extremo izquierdo, la capilla de Nuestro Señor del Mar. A la derecha, la firma del autor: Henry James, Mate, fecit". Acuarela de la Colección Juan Miguel Bákula. Igualmente, es suyo el texto anterior.
Henry James nace en 1799. En 1822 viene a las costas del Brasil y del Pacífico en la "Tartar"
(William R. O'Byrne, *A Naval Biographical Dictionary: comprising the life and services of every living officer in Her Majesty's Navy, from the rank of Admiral of the Fleet to that of Lieutenant, inclusive.— Compiled from Authentic and Family Documents.— By...*
(London: John Murray, Albermale Street, Publisher to the Admiralty, 1849), p. 576.
(Foto: Manuel Romero).





"Plano de la Yntendencia del Cuzco. Hecho de Orden del Exmo. S.or Virrey Fr. D.n Fran.co Gil y Lemos. año 1792. Por D.n Andres Baleáto". Museo Naval, Madrid. Bandeja XXXIV.— Carpeta C.— N° 5. "Sin firma; lavado en azul, gris, verde, amarillo y rosa; orografía; rosa con lis; clave de signos...". Del fichero de cartografía del Museo Naval. (Foto: Luis Dorado, Madrid).

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

jabón, sebo y maderas⁴²⁴. El 17 del mismo mes arriba al Callao la lancha nombrada *Carmen*, que viene de Huacho con diez días de navegación al mando de su patrón Miguel Martínez y tres marineros. En ella vienen prisioneros Bartolomé Sales; Sebastián Loayza; Martín Lugardo; Manuel Aguirre; y Andrés Abelin⁴²⁵. Otra lancha llega desde Huacho al Callao el 22 de diciembre de 1821. Es de propiedad de don Juan Castro y sale de Huacho el 16 de diciembre a cargo de su patrón don José Leyton y cinco marineros. Trae carga en lastre para entregarse a su propietario⁴²⁶.

Para el 18 de noviembre de 1822 anuncia viaje para Huacho, Huanchaco y Pacasmayo la goleta nacional *Terrible*, invitando a que quien *"tuviese carga ocurra á la casa del marques de Casa Concha, calle de Valladolid"*⁴²⁷.

El 3 de junio de 1826 entra al Callao procedente de Huanchaco, Santa y Huacho, la goleta de guerra del Estado *Macedonia*, con leña, carbón y aparejos pertenecientes al Estado⁴²⁸. Al día siguiente llega luego con igual recorrido la goleta del Estado *Peruana*, con carbón de piedra perteneciente al Estado y a cargo de su Comandante don Francisco Lemt⁴²⁹. Finalmente para Huacho y Casma sale el 8 de octubre del mismo año la goleta nacional *Carmen Valdiviana*, con su Capitán don Ramón Garagate⁴³⁰.

HUAURA

El 9 de mayo de 1819, Pezuela recibe un parte de Huaura en el cual se le avisa

*"...estar próxima al puerto de Supe la fragata "O'Higgins" (a) "Maria Isabel", y que el Comandante Cucalón se disponía a pasar a aquel puerto con parte de su tropa..."*⁴³¹.

Seis días después recibe otro parte de Supe y Huaura:

*"...que los enemigos desembarcaron en aquel puerto y fueron atacados por nuestras tropas —escribe Pezuela— y obligados a reembarcarse, dejando todo lo que habian robado, tanto de azúcar como de ganado..."*⁴³².

SUPE

En setiembre de 1821 llega al Callao procedente de Supe, la goleta nacional *Constancia*, con su Capitán don Pedro Drouet (sic)⁴³³.

La misma goleta sale para Supe el 2 de octubre siguiente⁴³⁴. En noviembre del mismo año llega de dicho puerto la goleta

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

del Estado *Montezuma*, con su Comandante el Teniente don Enrique Friman⁴³⁵.

En Supe, en junio de 1822, hay una referencia a la artillería de la fragata *Aguila* que se encuentra en dicho fondeadero y que debe embarcarse⁴³⁶.

El Libertador Bolívar llega al puerto de Supe en la noche del 13 de noviembre de 1823; desembarca a las siete de la mañana del día siguiente para pasar de inmediato a Pativilca⁴³⁷.

HUARMEY

Siguiendo siempre hacia el Norte, llegamos a Huarmey, Guarmey "...ó *Guarmay*, como también llaman algunos..."⁴³⁸.

El bergantín *Riojano*, a cargo de su Capitán y Maestre don Rafael Sostemez, sale del Callao para Huarmey el 30 de junio de 1813⁴³⁹.

Entre las incursiones que la escuadra de Cochrane hace por los puertos del Norte, está la que realiza en éste el 8 de abril de 1819, con cinco de los buques que la conforman⁴⁴⁰. A las 8 y media de la noche del 15 de noviembre del mismo año, ancla en Huarmey un bergantín "insurgente" cuyos integrantes amenazan con desembarcar⁴⁴¹.

El 29 de abril de 1819 salen del Callao con destino a la costa de Trujillo, dos lanchas que conducen auxilios para defender la zona Norte. Estos auxilios consisten en 400 fusiles, 40,000 cartuchos de fusil, 200 cartucheras y 2.000 piedras de chispa⁴⁴². Estas dos lanchas se ven precisadas a fondear en Huarmey el 6 de mayo, por haber avistado cinco buques enemigos. Esta circunstancia las obliga a echar en tierra la carga y a internarla "...por si los enemigos entraban en el puerto, pero no lo verificaron y siguieron costa arriba..."⁴⁴³.

CASMA

Otro puerto que mencionamos en diversas oportunidades, es el de Casma⁴⁴⁴.

El 28 de febrero de 1819 la escuadra chilena se presenta en el Callao y ataca la plaza, siendo rechazada por las fuerzas del Rey luego "...de cuatro horas de un fuego horroroso de una y otra parte..."⁴⁴⁵. Entre las pérdidas que sufren los realistas se encuentra una lancha cañonera que es apresada por los "insurgentes"⁴⁴⁶. Esta lancha arriba a Casma el 7 de junio del mismo año en busca de víveres y para arreglar sus averías⁴⁴⁷. Dice el Parte Oficial que se publica en la "Gaceta" que, al llegar a Casma,

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

"Llevaba catorce hombres, de los cuales nueve saltaron en tierra para hacerse de víveres, y fueron aprendidos (sic) por D. Tiburcio de Arce. Este capitán, y D. Benito del Real comandante de Nepeña, quedaban tomando todas las medidas á fin de tomar la lancha que tenia á su bordo cinco hombres, dos pistolas, ocho fusiles y un pedrero"⁴⁴⁸.

Además tiene a bordo lastre, bombas, balas y palanquetas. Los prisioneros son: Antonio González, chino esclavo de D. Ramón García; José Cárdenas, Agustín Escobar, Isidro Lara, José Gabriel Indart y Antonio Bulnes, todos chilenos; Miguel González, ganadero de Arequipa, prisionero en el *Maipú*; y dos ingleses⁴⁴⁹.

A fines de junio de 1824 entra en Huanchaco procedente de Casma la goleta de guerra anglo-americana *Dolphin*. Esta goleta trae en sus arcas la suma de 14,000 pesos⁴⁵⁰.

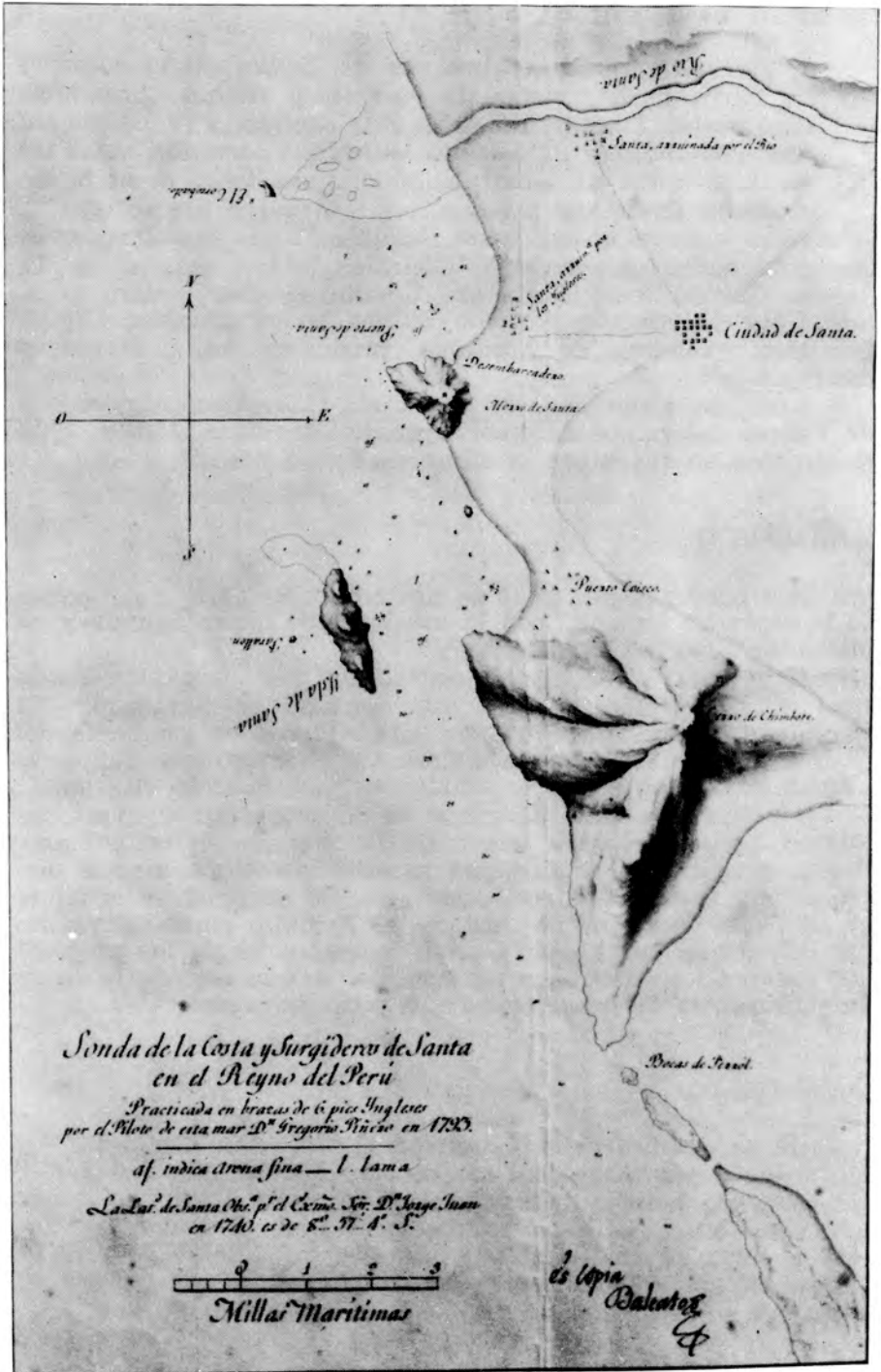
SAMANCO

A este puerto llegan el 19 de noviembre de 1819, tres buques de la escuadra chilena, con la intención de hacer aguada y se presentan diversas incidencias⁴⁵¹.

Otra noticia viene de la sustracción del bergantín *Salón* (sic), alias "el Serafín" que está anclado en Samanco⁴⁵². El Capitán del bergantín don Juan José Aldecoa en compañía del Contramaestre Francisco Martínez, y el marinero Felipe el Carcamán, son quienes lo conducen "...a Puertos enemigos", el 16 de junio de 1824. El buque es de propiedad de don José Ramón Arrieta, español con carta de ciudadanía colombiana, y está cargado de azúcar que corresponde al peninsular don Benito del Real⁴⁵³. Por esta acción se les abre causa criminal en la Corte Superior de Justicia de Trujillo, emplazándoseles por edicto que publica la "Gaceta" a responder de los cargos⁴⁵⁴. Los convocados no acuden a juicio, por lo que seguida la causa en su ausencia, se les condena a la pena de muerte⁴⁵⁵.

SANTA

El 18 de octubre de 1814 ingresa al Callao la fragata *Unter* que viene desde Guayaquil con escala en Santa. De Guayaquil sale el 21 de junio y de Santa el 30 de setiembre⁴⁵⁶, por lo que la última etapa la hace en dieciocho días. Esta fragata que está a cargo de su Capitán y Maestre don Matías del Cerro, trae al Callao 7085 cargas de cacao, 1253 suelas, 20 cajones de cascarilla y otros efectos⁴⁵⁷.

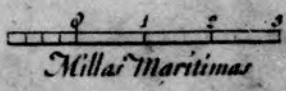


Sonda de la Costa y Surgidero de Santa en el Reyno del Peru

Practicada en brazos de 6 pies Ingleses por el Piloto de esta mar D. Gregorio Nicols en 1720.

af. indica arena fina — l. lama

La Lat. de Santa Ob. p. el Excmo. Sr. D. Jorge Juan en 1740. es de 8. 37. 4. S.



es copia de Balboa

"Sonda de la Costa y Surgideros de Santa en el Reyno del Perú. Practicada en brazas de 6 pies Yngleses por el Piloto de esta mar Don Gregorio Piñero en 1793".
Museo Naval, Madrid, Bandeja XXXV.—
Carpeta D.— Nº 2. *"Copia por Baleato; firma autógrafa; orografía lavada en gris; costas en topográfico; calidad del fondo; sondas; fondeaderos; nudo; escala en millas marítimas".*
Del fichero de cartografía del Museo Naval.

El 15 de noviembre de 1819, "...la escuadra de Cochrane (sic) pasó del puerto de Samanco al de Santa...; que desembarcó (sic) como 200 hombres que entraron en la población desamparada de sus habitantes..."⁴⁵⁸. Esta vez los buques chilenos son siete, y luego de escaramuzas con las guarniciones de la zona, se retiran con dirección al Norte⁴⁵⁹.

Berindoaga se refiere a Santa en noviembre de 1823 dentro de las incidencias políticas y militares de la época⁴⁶⁰.

Por último, en lo que a este puerto se refiere, el 13 de junio de 1826 sale del Callao hacia él, la lancha nacional *San Francisco*, con tablas y alquitrán, y al mando de su patrón apellidado Parsons⁴⁶¹.

HUANCHACO.

La navegación hacia Huanchaco y la preocupación oficial por él, hállase en la etapa emancipadora. Así el paquebot la *Aurorita* anuncia en el "Diario de Lima", que el 25 de enero de 1791 hace viaje hacia Huanchaco, y que quien tenga carga acuda a la casa de don Francisco Espinosa en la calle de San Sebastián, frente a las Recogidas viejas⁴⁶². El mismo paquebot hace un nuevo viaje hacia Huanchaco el 21 de marzo de 1791, según da cuenta el "Diario de Lima" en anuncio similar al anterior⁴⁶³.

El 23 de junio de 1814 llega al Callao desde Huanchaco el bergantín *Lacero*, con 496 fanegas de trigo, 8 costales con 60 arrobas 20 libras de arroz; y 66 tablones de cedro y caoba⁴⁶⁴. El 27 de octubre siguiente entra en el Callao la fragata *Rosa*, que con su Capitán don Nicolás Noé viene de California, San Blas, el Realejo, Paita y Huanchaco⁴⁶⁵.

Directamente desde Huanchaco ancla en el Callao el 20 de mayo de 1817, el bergantín *Europa*, que trae en sus bodegas 2,500 fanegas de trigo⁴⁶⁶.

En Huanchaco también se presentan las naves de la escuadra chilena. En una de estas incursiones, el 27 de enero de 1818, la goleta *Chilena* apresada, saquea y quema a los bergantines *Vigilante* y *Litre*⁴⁶⁷.

Diecisiete días de navegación emplea la fragata americana *Inspector* para unir Huanchaco y Callao, puerto al que llega el 21 de setiembre de 1819, con 4,000 sacas de trigo, harina y arroz⁴⁶⁸. Dos días después arriba al Callao, desde el mismo puerto trujillano, el bergantín *Catalina*, con 1,300 fanegas de trigo⁴⁶⁹. El *Catalina* es un buque inglés que tiene permiso para transportar víveres al Callao desde los puertos del Virreinato peruano, "...hasta que los pocos del país se determinen a este

*tráfico que no hacen por miedo de los enemigos*⁴⁷⁰. Ya hemos dicho que esta es una de las mayores preocupaciones del Virrey Pezuela, y en cada ocasión que llega o sale uno de estos navios, deja constancia de su inquietud. Su angustia se refleja en el oficio del 24 de setiembre de 1819 que envía al Tribunal del Consulado

*"...previniéndole que anime a los españoles dueños de buques para que se determinen a salir del Callao y traer de las costas de este Virreynato —escribe el Virrey— los víveres y artículos de primera necesidad que ellas producen, y traen en el día los ocho buques extranjeros a quienes por una absoluta precisión se les permite este tráfico que deseo cese, en atención a que ellos ganan los fletes que podían ganar los españoles y a que según las noticias con que me hallo, no aparecen contrarios en toda la costa de este dicho Virreynato"*⁴⁷¹.

En este último punto se equivoca Pezuela, pues tres días después dice que sale del Callao el bergantín angloamericano *Palas* "...con destino a observar a la escuadra enemiga al mando del aventurero Cochrane que había zarpado de Valparaíso el 11..."⁴⁷², del mismo setiembre. Y al finalizar la nota afirma que "*Se avistaron buques enemigos que los vigías dijeron que llegaban a siete*"⁴⁷³. Resulta, pues, fundado el temor de los propietarios de naves.

El 5 de noviembre de 1819 leva anclas del Callao para Huanchaco la fragata *Palafox*, que al mando de su Capitán don Jose María Andrade, conduce pasajeros⁴⁷⁴. El bergantín inglés *Elena María* llega de Huanchaco al Callao el 16 de noviembre, con 2,170 sacos de trigo y arroz⁴⁷⁵.

Al finalizar 1819, el 30 de diciembre, parte del Callao para Huanchaco la goleta *Alcance*, que tiene por Capitán a don Manuel Loro. La goleta lleva un cabo y cuatro artilleros, dos cañones de a 4 de montaña, con sus carruajes, juegos de armas y municiones correspondientes; todo a la orden del Comandante General de Trujillo, quien debe remitirlos a Lambayeque y Piura. Asimismo lleva 300 fusiles para que el mismo Comandante General los envíe a Guayaquil, junto con 4,000 pesos destinados a la reparación de la fragata *Prueba* y pago de su oficialidad y tripulación⁴⁷⁶. La *Alcance* está de retorno en el Callao con 1,900 fardos de tabaco. En el viaje de regreso emplea solamente seis jornadas, pues parte de Huanchaco el 11 de enero de 1820⁴⁷⁷. El mismo día que llega la *Alcance*, sale del Callao para Huanchaco la fragata inglesa *Wil*, que luego de cargar en dicho puerto pasa a Valparaíso, llevando orden de las autoridades de no volver al Perú⁴⁷⁸. El 20 de enero entra en el Callao la fragata *Elena María*, que trae desde Huanchaco 2,140 sacos

de trigo, arroz, harina y garbanzos⁴⁷⁹. Esta misma fragata angloamericana inicia nuevo viaje al puerto de Huanchaco el 2 de febrero de 1820 a las doce de la noche, al mando de su Capitán John Ward⁴⁸⁰. La *Elena María* lleva a su bordo Oficiales y Tropa para la División Volante de Piura. Estas fuerzas son:

- 300 del Regimiento de Infantería de Lambayeque
- 300 del Batallón de Infantería de Piura
- 200 del Regimiento de Caballería de Ferreñafe
- 200 del Escuadrón de Caballería de Amotape
- 100 del Escuadrón de Caballería de Querecotillo⁴⁸¹.

Además agrega gran cantidad de herramientas, armas y municiones, a disposición del Comandante General de la Costa de Trujillo⁴⁸². La *Elena María* regresa al Callao el 18 de marzo, con doce días de navegación desde Huanchaco, y conduce a su bordo 1,585 costales de trigo, 577 costales de arroz, 8 tercios de "retania", y 60 petacas de jabón⁴⁸³. Dos días antes hace lo propio la fragata *Mexicana*, que trae 2,854 sacos de trigo, 978 sacos de arroz, y 124 sacos de harina⁴⁸⁴.

El 18 de enero de 1821 llega al Callao la goleta *Golondrina* que trae desde Huanchaco

"...á los apresados en la ciudad de Trujillo y sus inmediaciones, de resultas de la infidelidad de aquel Intendente⁴⁸⁵ y otros vecinos de ella, que proclamaron la indep.a"⁴⁸⁶.

A mediados de octubre de este año entra al Callao desde el mismo puerto la fragata nacional *Emprendedora*, con su Capitán don Vicente Urbistondo⁴⁸⁷.

A mediados de noviembre de 1821 el bergantín *Dos Amigos* se ve precisado a descargar en el puerto de Huanchaco, por cuanto el de Pacasmayo, que es su destino, se encuentra clausurado⁴⁸⁸. El 27 de este mes sale para Huanchaco el bergantín francés *L'Haute-Loire*, con 16 individuos de capitán a paje. Es su Capitán don Enrique Pelltreu. Su carga es de 48 barriles de vino "carlon", 14 barriles de coñac, 58 cajones de licores y otros varios efectos⁴⁸⁹. Un día antes parte con el mismo destino la fragata nacional *Santa Rosa*, de 350 toneladas y 16 individuos de capitán a paje. Esta fragata tiene por Capitán a don José María Guimal y lleva a bordo tropas y pertrechos de guerra⁴⁹⁰. A las 7 de la noche del 23 de diciembre arriba al Callao la goleta inglesa *Catalina* de 150 toneladas, y 13 individuos de capitán a paje. La goleta viene de Huanchaco y Pacasmayo con trece días de navegación, al mando de su Capitán don Roberto Ramsey. Conduce jabón, arroz, azúcar y otros efectos⁴⁹¹.

Entre el 8 y el 12 de setiembre de 1822 el bergantín *Protector*, que se encuentra en mal estado, desembarca en Huanchaco

las tropas que lleva a bordo, a fin de que se restablezcan los hombres y se repare la nave⁴⁹².

A fines de agosto de ese año, llega a Huanchaco desde el Callao la goleta *Terrible*. En ella arriba Manuel de la Cruz Velarde, que por informe de la "Gaceta" trujillana va "...pagado, segun las pruebas del caso y su misma confesion, por uno de los facciosos, para asesinar ú emponzoñar al Presidente de la República"⁴⁹³. Por esta razón es decapitado en la Plaza de Trujillo el 30 de agosto⁴⁹⁴.

El 22 de mayo de 1824 está en Huanchaco un convoy que viene de Guayaquil con 1,100 hombres de tropa de Colombia, que manda el Coronel Miguel Antonio Figueredo. El convoy zarpa de Guayaquil el 30 de abril⁴⁹⁵, por lo que el viaje hasta Huanchaco lo hace en veintidós días.

El 9 de abril de 1824 llega a Huanchaco desde el Callao un buque cuyo nombre no menciona la "Gaceta", pero a través del cual

*"...se sabe que en Lima se han hecho fiestas públicas, iluminaciones, etc. por la restitucion al trono del mas ingrato de los Reyes, del déspota Fernando, despues de haberse cansado en él la crueldad y la venganza"*⁴⁹⁶.

En una arenga que publica la "Gaceta" de Trujillo, se dice:

*"Limeños: he aquí el amo que os va a devorar; he aquí los resultados de vuestra credulidad, y los frutos de vuestra union. Celebrad en horabuena la esclavitud al ronco compas de las cadenas..."*⁴⁹⁷.

Por otro buque que arriba a Huanchaco hacia el 18 de junio, se sabe que el domingo 13 hubo una revolución en el Castillo del Real Felipe, y que "*Rodil logro sofocarla fusilando 36 y aprisionando 80 y mas*"⁴⁹⁸. A comienzos de julio la "Gaceta" insiste en este tipo de informaciones atribuidas a naves que llegan a Huanchaco desde el Callao. Dice:

*"Por un buque procedente del Callao que ha llegado recientemente a Guanchaco hemos sabido que el deplorable estado de los habitantes de Lima se aumenta mas y mas cada día. Nuestras montoneras que casi diariamente entran en la Ciudad los llenan de sobresalto en las noches, y los españoles ejercen las crueldades mas horrosas de día"*⁴⁹⁹.

El Capitán del Puerto de Huanchaco, don Manuel Loro, informa que en junio de 1824 sale la goleta inglesa *Marmey* que va en lastre para Pacasmayo y Lambayeque⁵⁰⁰. Informa, igualmente, que el primer día de julio parte para los puertos del Sur la goleta de guerra americana, nombrada *Dolfin*⁵⁰¹.

A comienzos de julio de 1825 sale de Huanchaco con rumbo a Chorrillos el bergantín *Potomac*⁵⁰², y en setiembre del mismo año hace lo propio el bergantín *Prio*⁵⁰³.

Desde Huanchaco llegan al Callao, el 16 de junio de 1826, la goleta nacional *Joven Caledonia*, con su Capitán don Juan Mac Aubey; carga tabaco, arroz, plata y plomo del Estado⁵⁰⁴; el 18 de agosto la goleta nacional *Tercer Ayacucho*, cargada de arroz y azúcar y a órdenes de su Capitán don Guillermo Lundy⁵⁰⁵; y el 22 de setiembre el bergantín nacional *Alcance Republicano*, su Capitán don Manuel Loro y conduce frutos del país⁵⁰⁶.

Para Huanchaco salen del Callao, el 19 de julio de 1826, la fragata angloamericana *Augustus*, con su Capitán don Juan Es. Geddnig⁵⁰⁷; el 22 de julio, el bergantín nacional *Fortuna*, su Capitán don Pedro Fonder⁵⁰⁸; el 5 de agosto, el bergantín goleta nacional *Rimac*, Capitán don José Suárez⁵⁰⁹; el 10 de agosto, el bergantín nacional *Alcance Republicano*, con su Capitán don Manuel Loro⁵¹⁰; el 4 de setiembre, el bergantín nacional *Junín*, al mando de don Manuel Olazarri⁵¹¹; el 9 de setiembre, el bergantín colombiano *Flor del Mar*, su Capitán don Francisco Rodríguez⁵¹²; el 12 de setiembre, el bergantín angloamericano *Cornelia*, Capitán don Guillermo Brown⁵¹³; el 16 de setiembre, la fragata angloamericana *Peruana*, a cargo de su Capitán don Mateo Kelly⁵¹⁴; el 18, lo hace el bergantín goleta colombiano *Bella Quiteña*, con don Cristóbal Aloni y cargado de aguardiente y vino⁵¹⁵; el 19, la goleta nacional *Joven Fermina*, Capitán don José Luis Ruete⁵¹⁶; y el 27, la goleta nacional *Araucana*, con don Pedro Ojeda como Capitán⁵¹⁷.

MALABRIGO

Catorce leguas al noreste de Huanchaco se encuentra Malabrigo. No contamos con mayores referencias; su importancia reside pues, en una navegación menor y en las labores de pesca.

PACASMAYO

Es a veces término o principio de una navegación, y en otras ocasiones, escala en viajes hacia diferentes puertos.

La polacra *Monserate*, a cargo de su Capitán y Maestre don José Xiviyell (sic), parte del Callao con destino a Huanchaco y Pacasmayo el 11 de junio de 1805⁵¹⁸.

Con escala en Huanchaco se dirigen a Pacasmayo desde el Callao, entre el 26 y 27 de noviembre de 1821, la goleta nacional de 200 toneladas *Constancia*, que tiene por Capitán a don

Pedro Drouet y lleva 18 individuos de capitán a paje⁵¹⁹, y la fragata nacional, de 217 toneladas, *Montezuma*⁵²⁰. La *Constancia* lleva su carga en lastre⁵²¹. La *Montezuma*, con don José Hurtado tiene 34 hombres de tripulación⁵²². De Pacasmayo con escala en Huacho, llega al Callao el bergantín nacional *Especulador*, a mediados de octubre de 1821, con su Capitán don Francisco Rodríguez⁵²³. Directamente de Pacasmayo arriban por esta misma época, la goleta inglesa *Catalina*, Capitán don Roberto Ramsay⁵²⁴; y el bergantín inglés *Arriel*. Este bergantín inglés cuyo Capitán es don Juan Crage, emplea 13 días para el recorrido, y conduce al Callao trigo, arroz y harina de flor⁵²⁵.

El 29 de junio de 1817 entra en el Callao la fragata *Gobernadora*, que trae trigo de Pacasmayo⁵²⁶; y el 16 de diciembre hace lo propio el bergantín *San Fernando*, que a cargo de su Maestre don José Cayetano Luna, conduce 627 costales de arroz, 150 petacas de jabón, 30 zurrone de sebo, 457 costales de trigo, y 8 costales de semilla de alfalfa⁵²⁷.

La fragata *Montesuma* (sic) llega de Pacasmayo al Callao, con 5,000 fanegas de trigo, el 24 de marzo de 1818⁵²⁸; y la fragata armada *Palafox*, el 29 de agosto "...conduciendo carga y 50 reclutas de las Milicias de aquél punto..."⁵²⁹.

El 9 de junio de 1819 entra en el Callao un buque, cuyo nombre no menciona la "Gaceta", y que trae de Pacasmayo 30 costales de frijoles, 4,700 de trigo, y 1,500 de arroz, así como 30 zurrone de anís⁵³⁰; y el 10 de agosto, luego de once días de navegación desde el mismo puerto, ancla en el Callao el bergantín anglo-americano *Cantón*, con 1,635 sacos de arroz, 362 de trigo, 150 de harina, 19 de frijoles, y 140 suelas⁵³¹.

También desde Pacasmayo ancla en el Callao, el 18 de mayo de 1820, el bergantín *Guadalupe*, con 1,200 zurrone de tabaco para el Rey⁵³².

Diecinueve días necesita el bergantín inglés *María* para enlazar Pacasmayo y Callao, puerto al que llega el 5 de diciembre de 1821. Este bergantín, de 191 toneladas, tiene 12 individuos de tripulación, con don Juan Bacana. Su carga consiste en arroz, azúcar, vino y chancacas⁵³³. En cambio, la goleta nacional *Terrible*, que llega al Callao a las seis de la mañana del 22 de diciembre de 1821, sólo emplea nueve días, pues sale de Pacasmayo el 13 del mismo mes, con quince individuos de tripulación al mando de don Cristóbal Almi. Este buque de 80 toneladas trae arroz y azúcar⁵³⁴.

Desde el Callao hacia Pacasmayo hace varios viajes en 1814, la goleta *Castor*; conduce generalmente tabacos⁵³⁵. La *Castor* es designada generalmente como "goleta"⁵³⁶, otras como "urca"⁵³⁷ e incluso como "corbeta"⁵³⁸, este último caso aparece en la "Gaceta" del 21 de julio de 1813⁵³⁹.

Ya hemos dicho que uno de los buques extranjeros que hace el comercio entre puertos peruanos y el Callao, es el bergantín anglo-americano *Elena María*. Este sale del Callao para Pacasmayo, el 25 de setiembre de 1819, con la finalidad de "...traer trigo y arroz, a petición de aquellos cosecheros..."⁵⁴⁰. Con el mismo destino, pero con escala en Huanchaco, sale del Callao el 15 de junio de 1820, la fragata *Montezuma* al mando de don Pablo de la Torre⁵⁴¹. Tres días después parte del Callao el bergantín francés *Telégrafo*, a cargar en Pisco, Huanchaco, Pacasmayo y Guayaquil⁵⁴². El mismo recorrido que la *Montezuma* inicia desde el Callao el 20 de junio el bergantín mercante inglés *Rebeca*, que a cargo del Capitán Duy y con 32 marineros va en lastre a traer granos⁵⁴³.

A fines de marzo de 1824 llega a Pacasmayo la goleta de guerra *Macedonia*. En ella arriba el General Córdova que conduce "...una columna de mil hombres del batallón de Cartajena, y piquetes de otros cuerpos del ejército de Colombia"⁵⁴⁴.

Por un aviso oficial fechado en Pacasmayo el 17 de mayo de 1824, y publicado en la "Gaceta" de Trujillo del día 22, se sabe que

*"El bergantín de guerra nacional Congreso, represó en el paralelo de Arica al Bergantín Indiano y la fragata Cariota; y en el Puerto de Pisco apresó el mismo buque una lancha cargada de aguardiente... Estos buques tocaron en Pacasmayo, y han dado la vela para Huanchaco"*⁵⁴⁵.

En algunas ocasiones el Estado requiere de naves que transporten armas o víveres desde Pacasmayo al Callao. En estos casos se publica un aviso en la "Gaceta" para que los interesados puedan hacer sus ofertas. Uno de estos avisos aparece el 17 de abril de 1825, en los siguientes términos:

*"Necesitando el gobierno un bergantín velero para que traiga un cargamento de viveres del puerto de Pacasmayo, se avisa al público á fin de que la persona que lo tenga y quiera fletarlo, ocurra al ministerio de la guerra á celebrar la correspondiente contrata, fijandose para esto el término de tres días que serán improrrogables"*⁵⁴⁶.

LAMBAYEQUE

Hacia el final de la época emancipadora encontramos algunas referencias sobre navegacion hacia Lambayeque.

El 14 de junio de 1826 leva anclas del Callao para Lambayeque la goleta nacional *Catalina*, a cargo de su Capitán don José Ureña⁵⁴⁷. El 15 sale para Lambayeque, con escala en Huanchaco, el bergantín inglés *María Elena*, capitaneado por don

José Grestall⁵⁴⁸. Al día siguiente llega al Callao, desde Lambayeque y Huanchaco, la goleta inglesa *Breña*, a cargo de don Roberto Heath. Como carga trae tabaco y arroz⁵⁴⁹. El 30 de agosto arriba al Callao la balandra colombiana *Teresa*, que con frutos del país y al mando del Capitán don José Negrete, viene de Lambayeque y Pacasmayo⁵⁵⁰.

PAITA

Tan importante como Pisco en el Sur, es el puerto de Paita en el Norte. Se encuentra a "...204 leguas de Lima, y 140 por mar del Callao..."⁵⁵¹.

„El 21 de mayo de 1795 el Rey de España autoriza el libre comercio de negros en el Virreinato del Perú "...bajo la condición de que se haga precisa y exclusivamente en buques españoles, y por sus puertos del Callao y Paita..."⁵⁵².

En un oficio fechado en Paita el 8 de julio de 1805, y dirigido por el Cabo veterano don Martín Yrribarren al Subdelegado de Piura don Pablo Patrón, se informa que en ese instante fondean en Paita "...dos fragatas inglesas haciendo fuego y saqueando..." y que "...los Milicianos (están) sobre las armas haciendo fuego a fin de que se fueran, lo que se ha verificado, y de á bordo estan haciendo fuego á fin de derribar el Puerto". Concluye el oficio: "Cartuchos no tenemos, Enemigos tenemos muertos cinco, y las balas del enemigo estan sin parar, Um. mande auxilio, por que la gente que tengo es poca"⁵⁵³.

El 1º de enero de 1806 toca en Paita la fragata corsaria *Paz*, que luego de una semana debe seguir rumbo a Guayaquil en compañía de la fragata *Astrea*⁵⁵⁴.

Con su Capitán y Maestre don José Ramírez llega al Callao el 12 de octubre de 1814 el bergantín *San Antonio* alias la *Concordia*, que en treintidós días une Paita con el puerto capitano⁵⁵⁵.

A las ocho de la noche del 9 de febrero de 1816 entra en Paita el *San Fernando*⁵⁵⁶, que debido al bloqueo del Callao se ve precisado a dar la vuelta a la altura de Huacho, con intenciones de dirigirse a Guayaquil⁵⁵⁷.

El Capitán Jorge Gbchare llega a Paita a las cinco de la tarde del 4 de junio de 1816, al mando de la fragata angloamericana *Minerva*⁵⁵⁸.

El bergantín goleta nacional *Venus*, al mando de su Capitán don Ambrosio Gastiatur, sale del Callao con destino a Huanchaco, Pacasmayo y Paita, el 1º de octubre de 1826⁵⁵⁹.

Para terminar la navegación con Paita, concretamos el intercambio entre este puerto y el Callao en un cuadro explicativo:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

NAVEGACION DE PAITA AL CALLAO

<i>Fecha de llegada al Callao Tipo y nombre de la embarcación</i>	<i>Tiempo de navegación o salida de Paíta Capitán, Maestre, Dueño</i>	<i>Carga. Pasajeros, o noticias que conduce. Observaciones</i>
29-V-1805 Bergantín <i>Santa Rita</i>	23-IV-1805 36 días F. de Paula Romero	El primero de mayo a la altura de 6°S. encuentra a una fragata inglesa armada en guerra (560).
3-VII-1806 Fragata de la Real Armada: <i>Astrea</i> de 34 cañones y 325 hombres.	29-IV-1806 65 días Pedro Esquivel	Conduce a la fragata anglo-americana la <i>Chilli</i> por haberla encontrado en estos mares (561).
3-VII-1806 Corbeta de guerra <i>Castor</i>	29-IV-1806 65 días José Moraleda	Es de 26 cañones, pertenece al Rey y tiene una dotación de 170 hombres (562).
3-VII-1806 Bergantín de guerra <i>Presa</i>	29-IV-1806 65 días Angel Texeyro	(563).
3-VII-1806 Goleta de guerra <i>Alavesa</i>	29-IV-1806 José Quartara	Es de 12 cañones, pertenece al Rey y tiene una dotación de 50 hombres (564).
3-VII-1806 Fragata <i>Peregrina</i>	29-IV-1806 65 días Manuel Cabieses	Es del comercio y está armada con 16 cañones y 40 hombres de dotación (565).
3-VII-1806 Fragata <i>Bárbara</i>	29-IV-1806 65 días Joaquín de Bustamante	Es del comercio y está armada con 16 cañones y 59 hombres de dotación (566).
3-VII-1806 Fragata <i>Dichosa</i>	29-IV-1806 65 días Miguel Moureal	(567).
3-VII-1806 Fragata <i>Breñaña</i>	29-IV-1806 65 días Francisco Parra	Es del comercio y está armada con 14 cañones y 76 hombres de dotación (568).
3-VII-1806 Fragata <i>Veloz</i>	29-IV-1806 65 días José Larrea	(569).

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

3-VII-1806 Fragata <i>Begoña</i>	29-IV-1806 65 días José Goycochea	Es del comercio y está armada con 20 cañones y 94 hombres de dotación (570).
3-VII-1806 Fragata <i>Joaquina</i>	29-IV-1806 Anacleto Gony	Es del comercio y está armada con 18 cañones y 70 hombres de dotación (571).
26-IX-1814 Pailebot <i>Goyeneche</i>		Trae 66 quintales de sebo colado, 50 quintales de jabón y 180 libras de pita (572).
20-X-1818 Corbeta <i>Veloz</i>		Trae a flete 591 tercios de ropa, 189 marquetas de cera y otros efectos que dejan al erario 11.973 pesos. Con las naves siguientes integra el convoy que viene desde Panamá con escala en Paita (573).
20-X-1818 Pailebot de guerra <i>Aranzazu</i>		Del convoy de Panamá (574).
20-X-1818 Bergantín <i>Trinidad</i>		Del convoy de Panamá (575).
20-X-1818 Fragata <i>Begoña</i>		Del convoy de Panamá (576).
20-X-1818 Fragata <i>Peruana</i>		Del convoy de Panamá (577).
20-X-1818 Fragata <i>San Francisco</i>		Del convoy de Panamá (578).
20-X-1818 Fragata <i>San Antonio</i>		Del convoy de Panamá (579).
20-X-1818 Bergantín <i>Guadalupe</i>		Del convoy de Panamá (580).
27-XI-1818 Fragata <i>Margarita</i>	30-X-1818 28 días	(581).
16-X-1821 Bergantín inglés <i>Enterprize</i>	Juan Sobodox	Trae trigos, arroz, armas (582).
16-X-1821 Bergantín nacional <i>San Agustín</i>	Agustín La- zarte	Conduce trigos, cordobanes y jabón (583).
-XI-1821 Bergantín del estado <i>Santa Bárbara</i> alias "el Europa"	Manuel Garcia	Carga 433 costales de arroz, 32 tercios de ropa para la tropa, 42 petacas de jabón y sebos, y 125 zurrones de tabaco (584).

En lo que se refiere a la navegación desde el Callao hacia Paita, sabemos que el 17 de agosto de 1816 sale el bergantín de guerra *Potrillo*,

*"... a la orden del Teniente de Navío D. Ramón Bermúdez, a perseguir un corsario por los puertos de la costa del Norte hasta Paita..."*⁵⁸⁵.

El *Potrillo*, del cual tratamos en otro capítulo de esta obra, representa un gasto mensual de 2,620 pesos⁵⁸⁶.

Con pesar Pezuela da cuenta del ataque al puerto de Paita por acción de tres buques, en abril de 1819. Dice el Virrey que *"En Paita había para su defensa una batería con 3 cañones de a 18 y dos de a 14 de bronce, un Oficial y 16 artilleros y 77 hombres de tropa con sus correspondientes fusiles, 54 sobrantes de estos, 48 sables, 35.000 cartuchos de fusil, 15 qq. de pólvora y otros artículos de guerra, de manera que se hallaba aquel puerto en un muy buen estado de defensa a las órdenes del Teniente Coronel D. Antonio Simón y prevenido éste por mí y por el Comandante General de la costa de hallarse los enemigos con su escuadra en estos mares, a fin de que estuviese pronto por si aparecía por allí"*⁵⁸⁷.

A esto agrega Pezuela que el Jefe General de aquella Costa, Brigadier don Francisco Gil, le escribe el 7 de abril

*"...que no le daba ningún cuidado dicho punto de Paita, sin embargo de las criticas circunstancias en que nos hallábamos, estando Simón mandándole..."*⁵⁸⁸.

Los realistas pierden Paita el 13 de abril, según informa el Contador de la Aduana de dicho puerto, González Tizón, al llegar a Piura al día siguiente. Enterado Gil de esta pérdida, escribe al Virrey

*"...manifestando no tener armas con qué repeler a los enemigos, y poniéndose vergonzosamente —escribe Pezuela— en un estado de impotencia por falta de ellas, cuando hacia muchos meses que estaba prevenido de poner en defensa toda la costa y sus milicias con cuantos auxilios pidió para ello..."*⁵⁸⁹.

Como puede apreciarse la opinión del Virrey sobre este Jefe es negativa, y por ello decide cambiarlo, enviando a Trujillo al Coronel don Vicente González, Teniente Coronel de Talavera, que se halla destacado en Arequipa⁵⁹⁰. Al mismo tiempo envía auxilios militares, que salen en dos lanchas el día 29 de abril⁵⁹¹.

Por último tenemos algunos viajes desde el Callao a Paita, en el año 1826. El 16 de julio parte el pailebot *Tipuani*, con su Capitán don Marcos Lorca⁵⁹². Este pailebot nacional está de regreso en el Callao el 28 de agosto, con papel y frutos del

país⁵⁹³. El viaje en redondo es de cuarentitrés días. El 1º de setiembre sale para Paita el bergantín alemán *Herman*, a cargo de su Capitán don Christian Torster⁵⁹⁴.

GUAYAQUIL

Una ruta muy importante es la que une Callao y Guayaquil, muchas veces con escala en Paita. En otras ocasiones, Guayaquil es etapa en los viajes hacia Panamá, como ya hemos visto. Esta constante navegación —y no es privilegio de la ruta que vamos a presentar— permite progresos técnicos y económicos, ofrece mayores ingresos, brinda mejor seguridad a los navegantes. Dice el Virrey Gil:

*“La frecuente navegacion ofrece mayores descubrimientos; que, quando no sean útiles á aumentar el dominio, prestan seguridad á los que transitando los mares, eviten los peligros. De esta clase última considero el prolixo reconocimiento y descripcion que hizo el capitan de fragata de la Real armada D. Alonso de Torres, á su regreso de la Noca por el mar Pacífico á esta rada del Callao en el año de 1793”*⁵⁹⁵.

Dice que Alonso de Torres “...situó algunos puntos de las islas que componen... [el] archipiélago de los Galápagos, como son la isla que tituló de Guerra, la de Nuñez, la de Geraldino, la de Torres, la de Gil y la de Valdés...”⁵⁹⁶.

El “Mercurio Peruano”, con la preocupación formativa y de afán por el progreso que le caracteriza, comprende que los viajes de las embarcaciones, sobre todo los viajes costaneros, “...exigen mucha práctica al tiempo mismo que mucha teórica...”⁵⁹⁷. El mismo Mercurio en números anteriores publica unas *Ideas Instructivas sobre la Navegación y Pilotaje* en las que expresa opinión sobre estos temas relacionados con la “invención del punto fixo”. Dice:

“Aunque es constante que la invencion del punto fixo ha corrido hasta ahora, y correrá en adelante, la misma suerte que la de la quadratura del circulo, y la de la piedra filosofal, no se debe desmayar en un trabajo conexo con casi todos los ramos que se dirigen á la felicidad del hombre viviente. El Comercio marítimo, la prosperidad del estado, el buen éxito de una expedicion, á quien un instante de demora le es sumamente perjudicial: la comunicacion de una noticia, ó de una orden, cuya brevedad afianza tal vez la seguridad de una plaza, ó de un Reyno, para que no sea sorprendido de un enemigo astuto que sabiendo aprovecharse de la situacion y la distancia

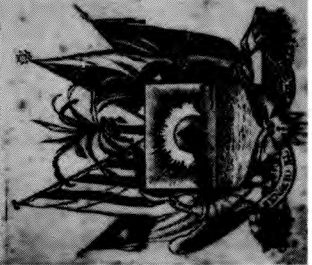
Don José

**DON JOSE DE SAN MARTIN PROTECTOR DE LA LIBERTAD
DEL PERU, GRANDE OFICIAL DE LA LEGION DE MERITO DE CHILE &c. &c.**

CONCEDO permiso á *Don Mariano Pichayman* *Comandante del Buque San Felipe* *Almirante*
para que pueda navegar del Puerto de *Callao* al de *Santiago y Valparaiso*
POR TANTO, encargo á las Autoridades Civiles y Militares, Comandantes de los Buques de Guerra del Esado, y suplico á los de las Naciones
aliadas ó neutrales que le pongan impedimento alguno en su viaje, antes si le auxilien con lo que necesale conforme al derecho de las Naciones, y as-
píe que se arregle en su navegación á lo que el prescribe. Dado en Lima á 19 de *Setiembre* de 1821/..... &c. de la Libertad del Peru.

Callao

Don José



Vale para *Don Mariano*

Permiso concedido por San Martín a Juan Buchanan,
Capitán del bergantín inglés *María*, para viajar del
Callao a Pacasmayo y Guayaquil, diciembre de
1821. Colección Javier Ortiz de Zevallos.

invade con celeridad, y triunfa: la salud corporal y tal vez la espiritual de tantos hombres como se sacrifican á una inconstante y dilatada navegacion, son objetos dignos del mayor esmero é incubacion. No deben, pues, los Señores Pilotos y Oficiales de Marina dexar de aplicar todos sus talentos á la invencion de este punto. Es imposible el encontrarlo, es verdad; pero no es imposible el aproximarse á él: y esto es lo que deseamos quando persuadimos á un incesante trabajo en esta materia”⁵⁹⁸.

Reconoce el “Mercurio Peruano”

“...que no todos tienen aquellos principios necesarios para nuevos inventos: pero no juzgamos —afirma— que haya Piloto que carezca de las nociones, que dicen relacion con todos aquellos métodos que prescriben los astrónomos para hallar la longitud en la mar. Semejante Piloto debería ser privado enteramente de navegar,... por eso el sabio Ministerio de Marina ha determinado las materias de que deben ser examinados los que componen el Real Cuerpo de Pilotos”⁵⁹⁹.

Estas materias son aritmética, álgebra, geometría plana y esférica, dibujo y astronomía, “...ciencias indispensablemente necesarias para determinar con alguna exactitud la longitud en el mar”⁶⁰⁰.

Todo el problema “...se reduce á determinar que hora es en aquel lugar en que se halla la nave, y que hora es en el mismo instante en un meridiano conocido”⁶⁰¹. El problema es fácil de resolver por medio de un reloj de longitud, pero como entonces es muy costoso obtenerlo, no todos los pilotos lo tienen, sobre todo los que navegan por la costa; pero además, como el mismo reloj está expuesto a “...vicisitudes y alteraciones según la diversidad de circunstancias; deben los Pilotos —aconseja el Mercurio— estar instruidos en la Astronomía, para deducir de la observacion de la luna, la hora que es en el instante de la observacion en el meridiano de las tablas, y observar con el mas prolixo cuidado la marcha del reloj, y la diferencia que hasta entonces hubiese tenido...”⁶⁰².

Siempre con el mismo criterio de perfeccionamiento y divulgación, don Pedro Nolasco Crespo envía desde La Paz, en octubre de 1791, un proyecto con “...los medios de reducir á cómputo cierto el camino de una nave... Calcular la carrera de un navío, y medir las distancias de su camino...” en el acto mismo de hacerlos⁶⁰³. No es el momento de analizar estos proyectos y sólo los mencionamos, en nuestro afán de demostrar que existe preocupación por perfeccionar la navegación y darle mayor seguridad, como lo manifiesta el Virrey Gil, a propósito de los viajes de Alonso Torres.

*

Para el 8 de noviembre de 1790 anuncia su salida para Guayaquil el navío *Santiago el Fuerte*⁶⁰⁴. Este navío regresa al Callao, con escala en Paita, el 2 de julio de 1791⁶⁰⁵.

El dueño del *Santiago el Fuerte* es el Coronel don Jacinto Bexarano, quien luego de este viaje pone en venta su navío, según anuncio aparecido en el "Diario de Lima" del martes 12 de julio de ese año. Los interesados en su compra deben acudir a la Quadra de Ibarra, Casa de Don Miguel Rodríguez con quien pueden tratar⁶⁰⁶.

Otra modalidad de venta es el remate público, que es la empleada con relación a la fragata *Nuestra Señora del Buen Suceso* y *San Juan Bautista*, alias "Concordia", del porte de 400 toneladas. Dice el "Diario de Lima" al hacer el anuncio respectivo:

*"...perteneciente carenada y de unas propiedades apreciables, se vende en remate publico, á cuyo fin se estan dando pregones en la puerta del Real Tribunal del Consulado, quien quisiere hacer postura, ocurra a la Escribania (sic) de dicho Tribunal y alli se podrá instruir de su imventario (sic) y Tasacion"*⁶⁰⁷.

Este sistema de remate de naves con previos pregones, se conserva en el siglo XIX. Por ejemplo, el 12 de diciembre de 1821, el Director General de Marina se dirige al Ministro del Ramo, acompañando *"...el expedte. del Bergantín Europa con los pregones dados en este Puerto (Callao), y la diligencia de su tasación qe. ha sido precisa hacerla —dice el Director— pr. qe. ofrecian pr. el muy poco. Yo debo asegurar á V. S. Y. —agrega— que aun pr. la tasación es muy varato (sic), y qe. convendrá se avise aqui el día qe. se señale de remate pa. qe. puedan algunos interesarse á comprarlo"*⁶⁰⁸.

El 18 de diciembre de 1790 llega al Callao desde el puerto de Guayaquil, el paquebot la *Rosalía*, nave que ya conocemos por viajes a otros puertos⁶⁰⁹.

En el "Diario de Lima" se informa que la fragata el *Rosario* sale "sin falta alguna" para Paita y Guayaquil, el 20 de enero de 1791, invitando a los que tuviesen carga, a registrarla en la casa de don Nicolás Basanilla en la calle de la Merced⁶¹⁰. Se anuncia una nueva salida hacia los mismos puertos para el 23 de julio de 1791⁶¹¹.

Otro viaje a Guayaquil, con escala en Paita, es el efectuado por la fragata el *Sacramento*, alias "la Guayaquileña". El primer anuncio aparece en el "Diario de Lima" del martes 28 de diciembre de 1790, y dice que dicha fragata se hace a la vela *"...el 8 del proximo Enero, vive su Maestre D. Pablo Lavayen en la Calle de Lascano (sic), Casa N. 1335"*⁶¹². Como es frecuente,

en un segundo aviso se asegura que la fragata sale el 25 de enero "sin falta"⁶¹³. Por esta misma época se hace público el viaje de la fragata *Santa Bárbara* hacia Paita y Guayaquil "...con toda prontitud..." y que "...quien tubiere carga ocurra á su Maestre D. Martin de Arrue, que vive en la calle de la Coca"⁶¹⁴.

El 24 de marzo de 1791, es la fecha señalada para que el paquebot *Nuestra Señora de los Desamparados*, inicie viaje para Paita y Guayaquil, con la carga que hubiesen encargado a don Josef Matias de Elizalde⁶¹⁵. Por su parte, el navío *San Miguel*, anuncia que sale para Guayaquil el 18 de junio de ese año, y que lo referente a la carga puede tratarse con su dueño don Juan Sabugo, o con su Capitán y Maestre don Pedro Roque de Villar, en la calle de los Estudios, número 74⁶¹⁶.

El paquebot *San Antonio*, alias "el medio mundo" parte de Guayaquil hacia los "puertos intermedios" el 26 de octubre de 1790, con su Capitán y Piloto don Ramón de Goicoa⁶¹⁷. Tras numerosas escalas e itinerarios, ancla en el Callao, desde donde anuncia que el 9 de agosto de 1791 retornará hacia Guayaquil, vía Paita, con la carga que le entregasen a su Capitán, "...en la Casa de Padilla, en el cuarto alto, N. veinte y quatro"⁶¹⁸. Otro paquebot, el *Santa Rosa*, sale para el mismo destino el 20 de abril del año siguiente. La carga que conduce se trata con don Miguel Rodríguez en la calle de Ibarra⁶¹⁹. También en este mes de abril, anuncia su partida la fragata *Cordelera*, cuyo Maestre es don Benito de la Cavada, quien atiende la contrata de carga en la Casa de Comedias Viejas, después de la Plazuela de San Agustín, donde vive⁶²⁰.

Un largo viaje hacia Guayaquil y Santander, inicia el 22 de febrero de 1794 la fragata *Rey Carlos* alias "La Sirena", a cargo de su Maestre don Sergio Quintano⁶²¹.

El 1º de abril de 1808, llega al Callao la fragata *San Isidro* alias "Paylon". Viene de Guayaquil, de donde se hace a la vela el 18 de noviembre del año anterior⁶²².

En abril de 1812, llegan al Callao la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, alias la "Cazadora", de propiedad de don José Rodulfo, que viene de Guayaquil con cacao, tabaco, suelas y efectos del país⁶²³, y la fragata *Carmen*, alias "Veloz" o "Cayuca", del mismo dueño, también de Guayaquil, pero con escala en Paita, conduciendo cacao, cascarilla, mangles, alfagias y efectos del país⁶²⁴.

La fragata *Margarita*, alias "Dominicana", de propiedad de don Andrés Revoredo, sale del Callao rumbo a Guayaquil el 25 de junio de 1813 al mando de su Capitán don Manuel Rivas y conduce 300 pesos; 32 zurrone de munición; 90 planchuelas de fierro; 58 barras de estaño y cobre y 79 botijas de aceite⁶²⁵.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

A las diez de la mañana del 21 de julio de 1816 da fondo en Paita

"...el pailebot de tres palos de Lopategui; y su capitán D. José Bernal y Castro: dice que el 12 salió de Guayaquil con destino al Callao;..." que le avisan que no se acerque *"...á Tumbes porque dexaba fondeado un bergantin contrabandista de los insurgentes de Buenos Ayres armado con 22 cañones, y tripulado con 40 hombres..."*⁶²⁶.

Este pailebot utiliza nueve días para unir ambos puertos.

Desde Guayaquil con escala en Paita, llegan al Callao el pailebot *Barca*, el 26 de agosto de 1814⁶²⁷ y la fragata *Bretaña*, el 17 de octubre del mismo año⁶²⁸. El pailebot *Barca* trae 174 libras de pitilla, 1301 balaustros, 120 mangles, 365 cargas de cacao, 557 suelas, 60 sombreros, 68 libras de pita floja y 100 docenas de cucharas⁶²⁹. La fragata *Bretaña* tiene por capitán a su propio dueño, don Francisco Parga, y conduce al Callao 208 piezas de balaustres, cascarilla y tabaco, 1082 cajones de brea, 1445 cargas de cacao, 300 mangles, y otros efectos del país. Este buque emplea cincuenta días en la navegación de Guayaquil al Callao, y veintinueve días de Paita al puerto limeño. Las fechas de partida desde aquellos puertos son 28 de agosto y 18 de setiembre, respectivamente⁶³⁰.

El 29 de abril de 1817 parten del Callao

*"... en la Fragata Peruana"*⁶³¹, 120 hombres del Batallón de Españoles de Lima, organizados en una Compañía con sus respectivos Oficiales para relevar en Guayaquil la tropa del Regimiento Infante D. Carlos, que se hallaba en aquella plaza de guarnición"⁶³².

Para el mismo Guayaquil, con escala en Paita, sale desde el Callao, el 11 de junio de 1817 la fragata *Santa Rosa de Lima* alias "Presidenta".

En la *Presidenta*, *"...60 quintales de pólvora de cañón y 55 de fusil para Guayaquil, con encargo de remitir aquél Gobernador 25 para Quito"*⁶³³.

El pailebot *San Ignacio*, alias "Diamante", sale con destino a Guayaquil, el 23 de diciembre de 1817, con la misión de alcanzar allí a la fragata *Primorosa Mariana*⁶³⁴ que parte del Callao con rumbo a Cádiz el 18 del mismo mes de diciembre⁶³⁵. El motivo de alcanzar a la fragata, es entregar cartas del Virrey para su hermano Ignacio, con copia del informe al Ministro de la Guerra *"...sobre la dimisión que del mando del Ejército del Alto Perú pedía a S. M. el General La Serna"*⁶³⁶.

Son útiles e interesantes los conceptos políticos y militares que vierte Pezuela en este informe. Dice el Virrey:

"Con tal motivo, indicaba al Sr. Ministro de la guerra que en caso de que... S. M. admitiese la referida dimisión,

*me dejase nombrar el Jefe que reemplazase a La Serna, con ánimo de que fuese uno de los ya conocedores de estos países, del modo de hacer la guerra en ellos, de las tropas que hacen la guerra, de los recursos que tiene el país y, finalmente, de las conexiones y enlaces de unas provincias con otras, y de todas con la Capital del Virreinato, que es el eje que dá impulso a todas las operaciones en el territorio que de ella depende, y no ocurriese lo que sucedió con la venida del Sr. La Serna, que sin conocimiento de todo lo arriba referido, trató de poner el Ejército en un arreglo y disciplina como está prevenido para los ejércitos de Europa, imposible de practicar en una localidad, carácter de habitantes, opiniones preferentes públicas y secretas, y otra multitud de circunstancias, que hacen ser perjudiciales en América lo que es útil en Europa...*⁶³⁷.

En América, agrega, "...el General tiene que bajarse y reducirse a mecanismos propios de los subalternos, y lo que es más, tratar con unos jefes y tropas enteramente diferentes en costumbres y cualidades a los de la Península"⁶³⁸.

Aunque Paita es puerto intermedio en la navegación hacia Guayaquil o hacia el Callao, en algunas ocasiones y por diferentes circunstancias, se convierte en puerto terminal de una navegación. Así es cuando el 6 de enero de 1818 entran en él "...tres barquitos de Guayaquil, entre los cuales es uno el nombrado "Merceditas"..." que el 8 de diciembre es apresado por la fragata pirata *Santa Rosa*, según declara su Capitán don Juan Vega⁶³⁹, y conducido a Salongo donde es liberado luego de nueve días de cautiverio. Cuenta el mismo Vega, que el 17 de diciembre es capturado en Monte Cristi el bergantín *Volador*, al que arman con 4 cañones y cuarenta hombres⁶⁴⁰.

La corbeta *Peruana*, a la que nos referimos anteriormente, fondea en el Callao el 27 de enero de 1818. Necesita 29 días de navegación para traer desde Guayaquil a los reos siguientes:

"Mariano Mera, condenado al servicio de las armas.

Nicolás Narváez, id. al presidio del Callao.

Ambrosio Alcázar, al id. id.

*Pedro Ungría, se devuelve al presidio del Callao, de donde se fugo"*⁶⁴¹.

Más tarde, el bergantín goleta *Macedonia* sólo utiliza 14 días en la misma ruta y arriba al Callao el 21 de julio de 1819⁶⁴², y el bergantín inglés *Columbia* dedica muy largo tiempo para unir Guayaquil y Chancay⁶⁴³. El *Columbia*, que está al mando del Capitán Robson, tiene 18 cañones y viene cargado de suelas, pita y cacao. Al arribar a Chancay se encuentran enfermos trece hombres de su tripulación⁶⁴⁴.

En octubre de 1816 llega al Callao desde Guayaquil el bergantín *Santisima Trinidad*. Las autoridades ordenan su venta para poder "...comprar otro más apto para el servicio"⁶⁴⁵.

Si regresamos al año 1818, el 31 de enero parte para Guayaquil, "...con 128 hombres de Capitán a Page (y) regularmente armada..." la fragata *Tagle*⁶⁴⁶. La *Tagle* está de regreso en el Callao, con escala en Paita, el 12 de abril de 1818⁶⁴⁷ con 72 días para el viaje en redondo. Viene armada en corso, con mercancías, y 121 hombres de capitán a paje, es decir, 7 menos que al partir⁶⁴⁸. Cuando la *Tagle* está fondeada en Paita, "...fué atacada por un bergantín goleta mandado por un francés, con 90 hombres de tripulación, un cañón de a 24 giratorio y 6 de a 8 acompañado de un bergantinsito pequeño y a la media hora de acción huyeron los enemigos y la "Tagle"..."⁶⁴⁹.

Otro viaje en redondo es el realizado por la corbeta de guerra *Cleopatra*, que sale para Guayaquil el 8 de diciembre de 1818⁶⁵⁰ y está de regreso en el Callao el 16 de febrero siguiente⁶⁵¹. En total 71 días, por algunos incidentes que ocurren en su retorno. Al salir del Callao lleva a bordo al Coronel de Ingenieros don José María Atero y González, que va a dirigir las obras de fortificación de Guayaquil. Para las lanchas cañoneras y para aumentar el depósito de dicha plaza, conduce 4 cañones de a 18; 600 balas para cañón de a 18; 300 fusiles completos; 300 correajes completos; 100 espadas con sus vainas; 150 lanzas sin hasta (sic); 40,000 cartuchos de fusil; y una competente dotación de juegos de armas⁶⁵². La *Cleopatra* debe estar en el Callao el 7 de febrero, pues ese día llega al puerto la goleta española *Mercedes*, que sale de Guayaquil junto con la corbeta, a la que tiene a la vista hasta Huarmey donde la pierde⁶⁵³. Como la *Cleopatra* demora su ingreso, las autoridades disponen que la corbeta de guerra *Sebastiana* y el bergantín *Pezueta* salgan a proteger su recalada en el Callao⁶⁵⁴. Tres días después retornan al puerto en compañía de la esperada corbeta⁶⁵⁵.

Un convoy de cinco buques parte del Callao con destino a Guayaquil, el 27 de diciembre de 1818⁶⁵⁶. Este convoy está integrado por la fragata *Piedad*, de propiedad del Conde del Villar de Manuel Arrieta, armada con dos cañones de a 24, catorce de a 12, y 109 hombres; la fragata *Santa María*, con 18 carronadas y 33 hombres; la fragata *Especulación*, conocida también como *Escorpión*, de propiedad de don Joaquín María Ferrer, armada con ocho carronadas de a 8 y 33 hombres; el bergantín *San Francisco Javier* alias "Alción", con 12 carronadas de a 12, dos culebrinas de a 8, y 41 hombres; y el bergantín *San Antonio*⁶⁵⁷ desarmado⁶⁵⁸.

Durante los bloqueos del Callao —según hemos dicho— los barcos que vienen a él fondean en algún puerto cercano o se dirigen a los “intermedios”, si reciben aviso oportuno de esta situación. El 13 de marzo de 1819, precisamente durante el primer bloqueo de Cochrane, la fragata mercante *Palafox* que viene de Guayaquil, fondea en Chorrillos, al Sur del Callao. Allí desembarcan el capitán, oficiales de mar y el piloto; y la fragata con el segundo piloto y el resto de la tripulación “...se hizo a la vela sin saverse (sic) dónde”⁶⁵⁹. En realidad la *Palafox* recibe una advertencia del capitán del bergantín *Cantón*, que sale en la noche del 9, y a quien el Virrey pide cruzar “...a 50 leguas del Callao algunos días para ver si avistaba el comboy de Guayaquil y avisarle que se volviese al mismo puerto, por estar bloqueado el Callao”⁶⁶⁰. Gracias a esta oportuna medida la *Palafox* y el mismo convoy, se “salvan” de ser atacados por la escuadra de Cochrane, y se dirigen a Paíta, donde anclan⁶⁶¹.

La *Palafox* está en el Callao, luego de un nuevo viaje desde Guayaquil, el 20 de setiembre de 1819, con 39 días de navegación, esta vez sin novedad alguna. Su cargamento consiste en 337 alfarías, 26 alfardas, 120 trozos de madera, 141 petacas de jabón, 19 tercios de balaustres, y 6 zurroneos de pita⁶⁶².

El 21 de agosto de 1819 sale del Callao la fragata angloamericana *Ballon* a recoger 16,000 cargas de cacao en Guayaquil⁶⁶³.

Cuarentiseis días navega el bergantín *Santa Rita*, desde Guayaquil, cuando ancla en el Callao el 26 de agosto de 1819, con su carga de 222 alfarías, 1,200 cocos, 52 mangles y 6 zurroneos de pita⁶⁶⁴.

La goleta *Alcanze* (sic) parte para Guayaquil el 23 de octubre de 1819. Lleva la orden al Comandante de la fragata *Prueba*, para que “...inmediatamente compusiese sus averías y se viniese al Callao, tocando antes en Pisco, en donde recibiría la de entrar en este puerto según las circunstancias en que entonces se haye (sic)”⁶⁶⁵. En la *Alcanze* (sic) se embarca el Capitán de Fragata Pardo, que debe traer la *Prueba*, así como el Alférez don José López Llano y tres marineros de esa fragata⁶⁶⁶. Lleva la goleta, para abastecer a la *Prueba*, galleta ordinaria y fina para cuarenta días a 460 hombres; tocino en barriles para 60 días a 460 hombres; y otros artículos menores para 60 días a 460 hombres⁶⁶⁷. En la misma goleta remite el Virrey, “...a disposición del Gobernador de Guayaquil, para el servicio de aquella plaza y auxilio del Presidente de Quito...” estopines en carrizo, cuerda mecha, fusiles españoles completos, piedras de chispa para fusil, pólvora de cañón y pólvora de fusil⁶⁶⁸.

La *Alcanze* (sic) llega a Paita el 28, y al día siguiente continúa viaje a Guayaquil⁶⁶⁹ a cumplir su cometido.

El 2 de febrero de 1820 deben salir para Guayaquil, con escala en Paita, las fragatas de guerra *Venganza* y *Esmeralda*; conducen para el Comandante General de Trujillo, 200 cartucheras inglesas; 200 portabayonetas, y 50,000 pesos, que una vez desembarcados en Paita pasan a la División volante que se apronta en Piura⁶⁷⁰. Pero por noticias particulares que dicen de una posible salida de la fragata *Prueba* hacia el Callao, se suspende este viaje así como el del pailebot *Aránzazu* que debe ser escoltado durante 50 leguas por las fragatas y luego ir a Arica⁶⁷¹. Las fragatas y el pailebot parten el 9 de febrero, con orden, las dos primeras, de ir a Paita, dejar lo indicado para ese puerto, y seguir a Guayaquil⁶⁷².

La *Esmeralda*, con víveres para cuatro meses, y a la orden del Capitán de Navío Coig, lleva a bordo 329 individuos entre Oficiales de guerra, de mar, tropa, y otros. La *Venganza*, al mando del Capitán de Fragata don Joaquín Soroa, también completa, con víveres para cuatro meses y 321 individuos a bordo. Entre ambas se distribuyen otros 99 hombres destinados a la fragata *Prueba*, que está al mando de Melitón Pérez de Camino y a quien Coig puede separar del cargo, si es preciso⁶⁷³.

Al retorno de Guayaquil deben tocar en alguno de estos cuatro puertos: Huarmey, Santa, Huaura o Pisco "...á tomar lenguas (sic) del citado del Callao, antes de entrar en él..."⁶⁷⁴, teniendo en cuenta esto, se despacha un propio a estos cuatro puertos, con la orden al Comandante de las tres fragatas "...p.a q. inmediateam.te pasen al Puerto de Mollendo á recibir a su bordo el Batallón de Granaderos y Esquadron de la Unión y traerlos al Callao"⁶⁷⁵ y que luego toquen en Pisco "...y en caso de estar los enemigos bloqueando el Callao, desembarcasen allí las tropas y se mantuviesen bordeando á la espalda y barlovento de la esquadra enemiga p.a distraerla y hacerla todo el mal posible"⁶⁷⁶. Este extraordinario sale de Lima hacia esos puntos el 2 de marzo⁶⁷⁷. A las cuatro de la tarde del día 11, "...se avistaron en Huacho las Fragatas de Grra. "Prueva" (sic), "Venganza" y "Esmeralda", y recibieron la or.n de mano del Comand.te Otermin p.a subir á Mollendo a recibir..." las fuerzas expresadas líneas arriba⁶⁷⁸. Es de destacar que hasta aquí, para la ruta Callao-Paita-Guayaquil-Huacho, la *Venganza* y la *Esmeralda* emplean 32 días. El 16 de abril del mismo año, fondean en el Callao las tres fragatas, luego de partir de Mollendo el día 8 con los 600 hombres del Batallón de Granaderos y los 150 del Escuadrón de la Unión⁶⁷⁹. El viaje, desde que parten del Callao las dos fragatas, hasta su retorno,

dura 68 días. El Escuadrón de la Unión se queda en Lima, pero el Batallón de Granaderos debe dirigirse a Guayaquil en las mismas fragatas, según el acuerdo de la Junta convocada por el Virrey el 22 de marzo, "...p.a aumentar aquella Guarnición p.a darla una consistencia q. (no) tiene y salir á la sospecha q. ofrece la desorganización en q. se halla la q. mantiene en el día"⁶⁸⁰. Pero una vez más el Virrey tiene queja de la Marina. Ya el día en que llegan al Callao, dice Pezuela que "...según los partes (las fragatas) necesitan de algún reparo como su cede á todo Buque de Guerra Español, q. no sale vez á la mar q. no buelba (sic) con averias (sic), y justam.te en el día es muy urgente el q. llegue a Guayaq.l pronto d.ho Batallon p.r. q. está amenazado aquel puerto de una imbasión (sic) Enemiga: pero —se queja el Virrey— nada se puede hacer pronto si se ha de contar con buq.s de g.rra q. parece tienen sobre sí alg.a maldición"⁶⁸¹. A esto se agrega que en los siete días de navegación desde Mollendo, el Batallón trae más de 200 enfermos⁶⁸².

El 19 de abril las fragatas continúan en el puerto, y el Comandante de Marina informa al Virrey que "...tardarian algunos días en avilitarse (sic) p.a llevar á Guayaquil el Bat.n de Gran.s..." por lo que —dice Pezuela— "...mandé q.e la "Venganza" lo desembarcase en Chancay p.r no tener esta gente a bordo tantos días, p.s no conbenía (sic) desembarcarlos en Lima, p.r q.e no desertasen muchos"⁶⁸³. Como las averías de la Venganza y Esmeralda demandan mucho tiempo, el Comandante de Marina propone al Virrey que el Batallón fuese conducido a Guayaquil por las fragatas Prueba y Mexicana y el bergantín Maypú. El Virrey acepta esta propuesta, como él mismo dice, "...por no haber otro remedio, cada vez más incomodado de ver q. se gastan enormes caudales con la Marina y el Serv.o q. hace es tan corto q. casi es ninguno"⁶⁸⁴. Las tres embarcaciones salen del Callao el 22 de abril de 1820, van a Chancay a recoger el Batallón de Granaderos, para luego seguir a Guayaquil⁶⁸⁵. La Prueba conduce para Guayaquil, 600 fusiles nuevos, 100.000 cartuchos de fusil, 600 piedras de chispa, 100 cartucheras, 100 portabayonetas, y 6 llaves de cañón para Marina; y para Quito, 10,000 piedras de chispa⁶⁸⁶. Lleva como pasajero al nuevo Gobernador interino de Guayaquil, el Brigadier don José Pascual de Vivero⁶⁸⁷. Las naves llegan a Guayaquil el 1º de mayo, es decir, con nueve días de navegación, incluida la escala en Chancay; el 2 desembarca el Batallón, y cuatro días después la Prueba y el Maypú se hacen a la vela con rumbo al puerto del Chocó en donde se halla la fragata "insurgente" Los Andes⁶⁸⁸. El Maypú sufre averías, por lo que tiene que regresar de arribada a Guayaquil⁶⁸⁹ pero la Prueba, con su Comandante don Antonio Vacaro sigue hacia dicho

punto⁶⁹⁰. La fragata española ataca a la "insurgente" "...en la ensenada de Carriso, matándole, entre otros, á su Capitan, y obligándola á varar en la boca del Río Idquande, donde desembarcaron y se atrincheraron en unión de los vecinos del pueblo"⁶⁹¹. La fragata *Los Andes* queda maltratada de resultas de este combate, pero la *Prueba* no puede seguirla por el río debido a su mayor calado⁶⁹². Este hecho, una vez conocido por el Virrey, da lugar a nuevas manifestaciones de pesar. Dice Pezuela:

"La "*Prueba*" es un buque de los más veleros q. se conocen: monta 46 cañones de los cuales toda la batería baja es de á 24: toda su tripulación estaba completa, y además de la Guarnición de Tropas correspondiente á Buque de esta clase, recibió en Guayaquil á su bordo una sobresaliente y aguerrida Compañía del Batallón de Numancia, y llebaba (sic) además el Xefe del Apostadero de Marina del Callao D. Ant.o Vacaro q. le tengo por uno de los Oficiales de más honor, valor y conocimientos facultativos entre los que he tratado de la Marina R.l.; sin embargo, —sigue Pezuela— la *Fragata pirata* se salvó teniendo sólo 30 piezas de artillería de menor calibre y poco más de 200 hombres, metiéndose en el Río Iscuande, sin ser observada después ni por Lanchas ni de manera ninguna de la *Fragata "Prueba"* que dexó aquellos mares á continuar su comis.n y dexar en Arica los pertrechos que conducía p.a el Exto"⁶⁹³.

Efectivamente, la *Prueba* va rumbo a Arica, donde deja 150 resmas de papel sellado, 200 sables de infantería y 40,000 piedras de chispa para fusil, destinados al ejército y para ese puerto; 4 cureñas de plaza de a 12, 50 balas de a 12, 60 cartuchos vacíos de a 12, 60 tacos de a 12; 2 arrobos de cuerda mecha y 4 quintales de pólvora de fusil y cañón⁶⁹⁴; regresa a Pisco donde desembarca el Comandante del Apostadero del Callao don Antonio Vacaro, por haber recibido noticias de estar a la vista del Callao algunos buques sospechosos, y por no querer "...privarse de asistir á la defensa del Puerto si la *Frag.ta* tenía q. hacerse á la mar y buscar algún puerto de Sotabento retardando así su entrada en dho. Puerto"⁶⁹⁵; e ingresa en el Callao —contra lo imaginado por Vacaro— el 17 de julio de 1820⁶⁹⁶. Transcurren cerca de tres meses desde su salida del Callao.

El 6 de marzo de 1820, sale del Callao con destino a Paita y Guayaquil la fragata *Beaber*, que conduce 200 fusiles españoles con bayonetas; 200 vainas de bayonetas; 200 lanzas enastadas; 200 piezas de chispa para fusil; 200 cartucheras de Infantería; 200 portabayonetas; 200 portafusiles; 4 borlas para puño de sable; y 196 espadas con vaina de suela; todo para el primer puerto; y 4 sables con vaina de hierro; 4 tiros

para sable y 100 portaespadas, para el segundo⁶⁹⁷. Setentiún días después está de regreso en el Callao con cacao de Guayaquil⁶⁹⁸.

El 15 de marzo de 1820 "*Fondeó en el Callao la Fragata "Presidenta", proced.te de Guayaquil, con 21 días de navegación; trae p.r cargamento lo siguiente: 2,118 Sacas de Cacao; 1,000 Suelas; 130 Capachos de Alquitrán; 172 Tablones de Cedro; 200 Mangles; 50 Alfagias; 150 Ligazones; 19 Baúles de efectos, 102 Tercios retobados de id.*"⁶⁹⁹. El mismo día, pero con 14 de navegación arriba el bergantín *Mercedes*, que sale de Guayaquil el 2 de marzo, con 2,000 suelas; 1,300 V.s de cedro y caoba; 80 qq. de palo de Brasil; 60 mangles; y 1 baúl con sombreros⁷⁰⁰.

Al día siguiente del arribo de estas dos naves, llega al Callao el bergantín español *Especulador* procedente del mismo Guayaquil, pero con 43 días de viaje. Conduce lo siguiente: 815 cargas de cacao; 1,500 suelas; 3 cajones con sombreros; 2 cajones con pita; 2 H. de café; 20 líos de paja para sombreros; 50 líos de alfagias; 70 medias alfagias, y 4 palos de balsa⁷⁰¹. Este mismo 16 de marzo, con 28 días de navegación entra del mismo puerto al del Callao, el bergantín *Regencia*, y trae 852 sacas de cacao; 2,860 suelas; 52 zurriones de efectos del país; 14 baúles de efectos del país; 28 botijas de tamarindos; 17 tercios de balaustres y 50 gualtacos⁷⁰².

Gran satisfacción le causa a Pezuela el ingreso al Callao de la goleta nueva *Inocencia*, construida en Guayaquil. Le admira a Pezuela que llegue "...con 11 días de navegación, q. no hay un ejemplar...". Es su Capitán don Nicolás Inchausti y conduce a varios oficiales de Guayaquil y de la Península. Arriba el 30 de mayo de 1820⁷⁰³.

El 2 de junio ingresa al Callao la fragata mercante *Piedra*, con mes y medio de navegación, cargada de maderas y cacao⁷⁰⁴. El 9, lo hace el bergantín *Maipú*, con sólo 17 días de viaje desde Guayaquil⁷⁰⁵, a donde llega de arribada "...por haver rendido un Mastelero, como generalmente sucede á todos los de Grra. españoles, —dice Pezuela— que parece están concebidos en pecado Mortal"⁷⁰⁶.

La fragata inglesa *Recurso* llega al Callao el 14 de junio del mismo año, con 32 días de navegación desde Guayaquil. Es su Capitán don William Pukford y trae cacao, suelas y maderas⁷⁰⁷. La *Cazadora* está en el Callao procedente de Huacho, el 11 de noviembre de 1816, y sale el 30 de octubre, luego de dejar en tierra una Compañía de Artillería de a caballo y veinte enfermos⁷⁰⁸.

Aprovechando el viaje del bergantín angloamericano *Tiber*, que va a Guayaquil a traer frutos de esa región, se envía a

ese puerto el 23 de junio de 1820, 500 balas de a 18 y 200 de a 12⁷⁰⁹. Viajan también diversos pasajeros⁷¹⁰.

Ahora queremos reiterar la importancia de Guayaquil como centro de construcciones navales, de donde se desprende en parte su calidad de puerto con intenso tráfico mercantil. Otra goleta construida allí —además de la *Inocencia*— es la *Estrella*, que durante el Protectorado el gobierno de Guayaquil le envía al Perú a cargo de don Roberto Bell⁷¹¹. San Martín se interesa en esta goleta, y en su nombre Bernardo Monteagudo oficia al Director General de Marina, don Luis de la Cruz, para que éste disponga lo necesario a fin de que se reconozca la *Estrella* y avise lo que se requiere "...pa. ponerla en estado de hacer un servicio actibo (sic)"⁷¹². La goleta, en octubre de 1823, viene de Guayaquil al Callao cargada de víveres y con bandera peruana⁷¹³.

La goleta *Olmedo* sale para Guayaquil el 9 de octubre de 1821⁷¹⁴ y regresa al Callao a comienzos de noviembre del mismo año⁷¹⁵. Un viaje en redondo que demanda alrededor de treinta días.

Si entre 1790 y 1794 hay una apreciable navegación, algo similar puede decirse a partir de 1821. Con el ánimo de confirmar lo dicho, damos cuenta de algunos viajes entre Callao y Guayaquil, en las dos épocas mencionadas.

El navío *Nuestra Señora del Rosario*, llega al Callao procedente de Guayaquil el 18 de diciembre de 1790. Conduce cacao, café, arroz, pita floja, sombreros de paja, cera, ajonjolí, baúles, catres, "Rosarios de Quito", mangles, canoas, "1 Cepo para Ancla"⁷¹⁶.

Cuatro días después ancla en el Callao, y procedente del mismo puerto el navío *Santa Barbara* de 17,000 quintales, transporta: cacao, cueros de vaca, paños ordinarios, piezas de sayal, pita floja, sombreros de paja, ajonjolí, cera, cucharitas de palo, baúles, canoas, balaustres, soleras, "9 Mazas de Guachapelí", cepos para anclas de madera negra, palo balsa y alfagias⁷¹⁷.

El *San Juan Nepomuceno*, de 19,000 quintales, llega desde Guayaquil al puerto del Callao el 26 de diciembre del mismo año. Es su carga: cacao, suelas, pita torcida, café, cera, zarzaparilla, cascarilla, calahuala, ajonjolí, arroz, lentejas, cocos, paño, tocuyo, docenas de puntas, piezas de sayales, telas de "cedazo", rosarios, tinteros de cuerno, búcaros, pieles de ante, sombreros de paja, cucharas de palo, molinillos para batir chocolate, efigies, baúles, sillas, mesitas, catres, bateítas, palos de balsa, trozos de madera de bálsamo, mangles, alfagias, soleras, guaratacos, "Mazas de Guachapelí" y balaustres⁷¹⁸.

El 16 de febrero de 1791 ingresa el paquebot *Santa Catalina*⁷¹⁹ y el 10 de marzo siguiente el navío *Nuestra Señora de las Mercedes*⁷²⁰, ambos desde Guayaquil. El *Santa Catalina* trae "Alfagias de mal desecho", trozos de bálsamo, tablones de caoba, mangles, cocos y esclavos⁷²¹; y el navío *Nuestra Señora de las Mercedes*, cacao, alquitrán, brea, palo Brasil, café, cera, suelas, pita floja, sombreros de paja, cucharitas de palo, telas de "Cedazos", zarza, catres, cocos para agua, efigies, figuritas, flores de papel y seda, lienzos, láminas, paños de Quito, miel de abejas, tamarindos, alfagias, soleras, bálsamo, mangles, guaratacos y 1 esclavo⁷²².

La Contaduría General de la Real Aduana informa que el 10 de febrero de 1794 fondea en el Callao procedente del puerto de la Puná en Guayaquil, el paquebot *Santa Rosa*; conduce la carga siguiente: cascarilla, cacao, pita torcida y floja, sombreros de junco, bretañas, bramantes, paños de Quito, suelas, alfagias, soleras, palos de balsa, cocos de comer, arroz, "Servidores de Palo" y baúles⁷²³.

El paquebot *Aurorita*, de 4,000 quintales, ingresa al Callao desde el puerto de Guayaquil, el 26 de febrero de 1794. Este paquebot, que viene a cargo de su Maestre don Sebastián de Arrillaga, trae en sus bodegas petacas de jabón, lona, cascarilla, piedras de destilar, sacos de algodón, cordobanes, añil de la Chira, cocos de comer, "Goma de Zapote", tollos⁷²⁴.

También desde Guayaquil, pero con escala en Paita, arriba al Callao el 28 de febrero de 1794 la fragata de libre comercio nombrada *Santa Rosa*, a cargo de su Maestre don Melchor de Alarcón. El extracto de la carga que conduce es el siguiente: cajones de cascarilla, suelas, sombreros de xipijapa, pita floja y torcida, pesos en plata de cordoncillo, jarrillas, motoncitos, café, baúles, molinillos, piedras pómez, arroz, ajonjolí, catres, crucifijos, "1.Plato, 1.Escudilla, 1.Pileta, 2.Xarros de Piedra Alabastro", bálsamo, cedro, mangles, cacao, telas de seda, cucharitas, zarzaparilla, gengibre, manteca de cacao, miel de abejas, tamarindos, lentejas, sayales, paños de Quito, lienzo blanco, algodón, lona, cordobanes y jabones⁷²⁵.

Sin negar la existencia de navegación entre Callao y Guayaquil durante los años siguientes, volvemos a encontrar un volumen considerable de intercambio y viajes a partir de 1821, y no sólo en buques nacionales sino también en extranjeros.

A las dos de la tarde del 3 de diciembre de 1821, parte del Callao hacia Guayaquil el bergantín inglés *Devon*, al mando de su Capitán don James Wilson y con 14 individuos de capitán a paje. Este bergantín de 184 toneladas, viaja con licencia del Supremo Gobierno, con su carga en lastre y sin pasajeros⁷²⁶. Media hora después, y con el mismo destino, pero

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

con escala en Huanchaco, sale del Callao el bergantín inglés *Coronel Halen*, con permiso del Supremo Protector. Tripulado por 24 individuos no lleva pasajeros y su Capitán es don Enrique Potter⁷²⁷.

A fines del mes anterior, Bernardo Monteagudo oficia al Director General de Marina Luis de la Cruz, sobre la urgente salida para Guayaquil del General de Brigada don Francisco Salazar, el General La Mar, y sus acompañantes; reitera "...al Comisario de Marina deje ajustado el pasaje y rancho para estos individuos; estimulando al Capn. del Buque de la Vela inmediatamente pa. aquel destino pues de lo contrario será necesario ver otro qe. lo verifique..."⁷²⁸. Poco después Monteagudo dirige nuevo oficio, esta vez más preciso y categórico, instando al Director General a

"...dar las órdenes más estrictas, y terminantes á efecto de qe. se acomoden con toda preferencia, y con la maior comodidad en la Cámara de la Fragta. Dolores los Generales La Mar y Salazar en inteligencia qe. deberán (sic) desembarcarse de dicho Buqe. qualesquiera pasajeros cuya permanencia en él ocacione (sic) la incomodidad a los referidos Generales".

Asimismo le pide tomar las medidas oportunas para que

*"...se faciliten en el dia todos los víveres, y demas necesario pa. el rancho, y cómodo trasporte de los enunciados Gefes..."*⁷²⁹.

Por fin, el 11 de diciembre de 1821, a las siete de la noche, sale para Guayaquil la fragata nacional *Dolores* con el General de Brigada don Francisco Salazar y el General don José de La Mar y siete criados a su bordo. Además de los mencionados generales van numerosos pasajeros. La *Dolores*, de 480 toneladas, cuenta con 20 individuos de capitán a paje; es su Capitán don Tomás Trum, y lleva su carga en lastre⁷³⁰.

La fragata inglesa *Neptuno*, de 238 toneladas, comandada por su Capitán don Juan James y con 13 individuos sale para Guayaquil desde el puerto del Callao a las cinco y media de la tarde del 13 de diciembre de 1821. Sin pasajeros y su carga en lastre⁷³¹.

*"A la misma hora e igual destino dió la vela el Vergn. de la misma Nación Juan Beggs con 12 individuos de Capitán a Paje. Su carga en Lastre y sin ningun pasagero (sic). Mide este Buque 157 Toneladas..."*⁷³².

Tres días después, a las nueve y media de la mañana, se hace a la vela desde el puerto del Callao la goleta nacional *Nuestra Señora de Guadalupe*, de 25 toneladas, con destino a Paita y Guayaquil. El cargamento de esta goleta que tiene por Capitán a don Calisto Pizarro (sic) consiste en zurrone

de harina. Cuenta con 15 individuos y con la licencia correspondiente del Supremo Gobierno⁷³³.

Cuarenticuatro días de navegación emplea el bergantín inglés *Rovert Sugge*, de 164 toneladas, para unir Guayaquil, de donde parte el 3 de noviembre de 1821, y Callao, a donde llega el 17 de diciembre del mismo año, a las ocho y media de la mañana. Aron G. Blen es el Capitán de este bergantín que navega con 12 individuos de capitán a paje. No trae pasajeros ni noticias particulares pero sí un cargamento de vinos, cacao, arroz, sombreros y maderas consignados a nombre de don Cristóbal Armero⁷³⁴.

Don Carlos G. Radielse Esqn (sic)⁷³⁵ es el Comandante de la fragata de guerra americana *Constelation*, en el viaje que con rumbo a Guayaquil inicia desde el Callao a las seis y media de la tarde del 20 de diciembre de 1821⁷³⁶. La *Constelation* llega al Callao con tres días de navegación desde Mollendo, a la una y media de la tarde del 14 de diciembre de 1821⁷³⁷.

Finalmente, para este año de 1821, el bergantín inglés *Ariel* sale a Guayaquil, a las cuatro y media de la tarde del 21 de diciembre, al mando de su Capitán don Juan Cragg y con 10 individuos de capitán a paje. Este bergantín de 154 toneladas no lleva pasajeros y su carga en lastre⁷³⁸.

La fragata española *Prueba* llega al Callao el 31 de marzo de 1822. Esta fragata, junto con la *Venganza* y la corbeta *Alejandra* capitulan en Guayaquil el 15 de febrero⁷³⁹.

A las seis y media de la tarde del sábado 5 de abril de 1823, fondea en el Callao la goleta del Estado *Macedonia*, con 17 días de navegación desde Guayaquil. Viene a cargo del segundo Alférez de Fragata don Juan Saavedra y trae a su bordo al General de Brigada don Mariano Portocarrero y su secretario⁷⁴⁰. Portocarrero es el enviado diplomático del gobierno peruano ante el Libertador de Colombia, quien está pronto a enviar a estas tierras "...todas las tropas disponibles..."⁷⁴¹.

Portocarrero trae la noticia de cómo tres días antes de su salida de Guayaquil leva anclas la primera división del Ejército Libertador, compuesta de tres mil hombres⁷⁴². El parte del arribo de la *Macedonia* llega a Lima a las nueve de la noche y de inmediato se da a conocer a la población a través de una Gaceta Extraordinaria del Gobierno, bajo el titular de "Gran Nueva" y en la que se expresa la satisfacción y la esperanza que se cifran en estos auxilios⁷⁴³.

Si la llegada de las tropas colombianas causa entusiasmo, no es difícil imaginar el júbilo que vive el pueblo ante el anuncio de la presencia de Simón Bolívar en el Perú. El Libertador llega al Callao el 1º de setiembre de 1823 en el bergantín *Chimborazo*⁷⁴⁴.

*“Estando á la vista del Callao el buque que conduce á S. E. el Presidente de la Republica de Colombia, quien debe llegar muy pronto á esta capital, es necesario que un pueblo cuyo idolo es la libertad se prepare a recibir con las mayores demostraciones de jubilo al Heroe que tanto há trabajado por ella, y de cuya presencia deben resultar grandes bienes al pais”*⁷⁴⁵.

Bolívar ingresa a Lima poco después de las tres de la tarde *“...en medio del estruendo de la artillería, y el repique de las campanas, y de los incesantes vivas”*⁷⁴⁶.

El 27 de marzo de 1824 llega a Paita, *“...un buquesito de Guayaquil, y dice haber encontrado en la Puná, que entraba á repararse á aquel puerto una fragata de guerra con dos buques mas cargados de tropa, y que un oficial de la fragata habló con él y le dijo venian de San Blas”*⁷⁴⁷. Esta noticia, conocida oficialmente en Trujillo, a donde se traslada Bolívar, hace renacer esperanzas en una ayuda mexicana, solicitada desde julio del año anterior. La noticia la ofrece Domingo Bernal, capitán del buque mercante que llega a Paita; la fragata mexicana es la *Aurora* y va acompañada de dos goletas. Llevan a bordo 300 hombres de tropa⁷⁴⁸.

Igualmente, a fines de marzo de 1824 arriba a Pacasmayo la goleta de guerra *Macedonia*. En ella viene el General Córdova que trae desde Guayaquil *“...una columna de mil hombres del batallón de Cartajena, y piquetes de otros cuerpos del ejército de Colombia”*⁷⁴⁹. De Pacasmayo pasan a Trujillo y de allí, el 12 de abril, se dirigen al interior del país⁷⁵⁰.

El 22 de mayo del mismo año ancla en Huanchaco un convoy que zarpa de Guayaquil el 30 de abril. En él llegan 1,100 hombres de tropa de Colombia al mando del Coronel don Miguel Antonio Figueredo⁷⁵¹. Es una navegación de 22 días en los que no hay ninguna novedad.

El 19 de junio está en el mismo puerto de Huanchaco otro convoy colombiano, al mando del Capitán de Navío don Carlos Wright con el Batallón de Zulia y los Escuadrones Guías y Dragones de la Guardia⁷⁵². Estos Cuerpos vienen *“...equipados y vestidos brillantemente, y con viveres para 40 dias de navegacion...”*, en los transportes siguientes: bergantín *Sodiaco* (sic), de 300 toneladas; bergantín *Dos amigos*, de 300 toneladas; bergantín *Nanci*, de 250 toneladas; bergantín *Rosalía*, de 200 toneladas y bergantín *Tritón* de 200 toneladas; y en los buque de guerra: corbeta *Pichincha*, bergantín *Chimborazo* y goleta *Guayaquileña*⁷⁵³.

Los buques de guerra, además de su tripulación normal, traen 350 hombres, y los siguientes efectos del servicio del ejército: 50 qq. de pólvora; 50,000 balas de fusil; 120,000 cartu-

El Capitan del Puerto da pte al S. Ministro
de Ind. Agr. y Marina haver dado la vela á las
dos de la tarde el Buque de Vapor Felica con dest.
á Guayaquil su Capitan D. Ricardo Gibbs con
7 individuos de mar en carga efecta a Europa

Chorrillos Julio 22
825

Jorge Young

Parte de Jorge Young, Capitán del Puerto de
Chorrillos, 22 de julio de 1825, en el cual informa
"...haver dado la vela á las dos de la tarde
el Buque de Vapor Felica con dest.no á
Guayaquil...". Archivo Naval del Perú...
Legajo 1825.

chos de fusil sin bala en 240 cajones; 15,000 piedras de chispa; 6 cajones de medicinas; un tercio con 37 docenas de cuchillos para rancho; 160 docenas de cuchillos con vaina; 4 cajones con 100 hachas para rancho; 4 cajones con 100 sables nuevos de latón; 4 cajones con 200 juegos de herraduras; un cajón con 7.000 clavos para herradura; 79 platinas con 60 quintales de fierro de Vizcaya; un quintal de acero; 100 resmas de papel (60 florete y 40 medio florete); 1,041 lanzas y 1,043 astas para lanza⁷⁵⁴.

El convoy permanece en Huanchaco una semana y luego, el 26 de junio, continúa hacia los puertos del Sur⁷⁵⁵.

El 2 de julio de 1824 llega a Huanchaco la goleta inglesa *Joven Caledonia*. Trae de Guayaquil, maderas, suelas y ron⁷⁵⁶.

Merece una mención singular el buque a vapor que navega en "nuestras costas", el *Télica*, que sale de Chorrillos para Guayaquil el 22 de julio de 1825, conforme aparece en el documento que ahora en facsimilar se presenta⁷⁵⁷.

A las once de la mañana del 3 de diciembre de 1825 fondea en Chorrillos el bergantín americano *San Jorge*, con 33 días de navegación desde Guayaquil. Este bergantín tiene una tripulación de once hombres al mando del Capitán don Alejandro Gordon, y conduce productos de ese país y víveres para el Gobierno⁷⁵⁸.

El 3 de junio de 1826 sale del Callao para Guayaquil, la goleta de guerra de Colombia *Guayaquileña*⁷⁵⁹, y el 15 del mismo mes hace lo propio la fragata francesa *Danae*, al mando de su Capitán don Eduardo Soncaret. Esta última lleva como carga, el resto de la que trae de Francia⁷⁶⁰.

Para el mismo puerto de Guayaquil se hace a la vela desde el Callao, el 14 de julio de 1826, la fragata francesa *Ernestina*, a cargo de su Capitán don Jacobo Duquen. Al día siguiente parten con el mismo destino, la fragata inglesa *Sofía*, que al mando de su Capitán don Miguel Collis debe hacer escala en Huanchaco y Paita; y la fragata angloamericana *China*, con su Capitán don Hiram Putman. El 19 zarpa también para Guayaquil, otra fragata angloamericana, la *Corinthian*, que va al mando de don Ricardo Benett⁷⁶¹.

Desde Guayaquil llegan, el 21 de julio, la goleta chilena *Serpiente de mar*, con 19 días de navegación, su Capitán don Guillermo Marshall; el 25, el bergantín colombiano *Guayas*, con 24 días de navegación, su Capitán don Juan José Robles⁷⁶²; y el 28, la fragata colombiana *Adela*, con 32 días de viaje, su Capitán don Mariano San-Jinés⁷⁶³. Las tres naves traen diversos frutos.

En el mes de agosto de 1826, es el siguiente el movimiento de buques entre ambos puertos.

COMERCIO, NAVEGACION Y RUTAS VI

Del Callao para Guayaquil:

- El 2, el bergantín goleta colombiano *General La Mar*, su Capitán don Tomás F. Jouds⁷⁶⁴.
- El 10, el bergantín nacional *San Andrés*, su Capitán don Francisco Manrique⁷⁶⁵.
- El 21, la fragata francesa *Fulgor*, con escala en Paita, su Capitán don Ramón Hoff; pero al día siguiente regresa de arribada para reparar las averías que sufre en el bajo del Camotal⁷⁶⁶.
- El 22, la goleta chilena *Serpiente de Mar*, con escala en Paita, su Capitán don Guillermo Marshall⁷⁶⁷. Esta goleta permanece un mes en el Callao, a donde llega —según hemos dicho— el 21 del mes anterior⁷⁶⁸.
- El 26, la goleta de guerra nacional *Macedonia*, que el 19 llega de Panamá, Paita y San Buenaventura⁷⁶⁹.
- El 27, el bergantín colombiano *Guayas*, su Capitán don Juan José Robles⁷⁷⁰, que llega al Callao el 25 de julio⁷⁷¹.

De Guayaquil al Callao:

- El 11, la fragata francesa *Danay*, su Capitán don Edmond Soncaret, con frutos del país⁷⁷².
- El 22, la goleta anglo-americana *Leef*, con escala en Paita; su Capitán don Guillermo Bowers, y con frutos del país⁷⁷³.

En setiembre de 1826:

Del Callao para Guayaquil:

- El 4, el bergantín de guerra nacional *Congreso*, su Comandante el Capitán de Fragata don Juan Elcorrobarrutia⁷⁷⁴. En él se embarca el Libertador Bolívar⁷⁷⁵.
- El 9, la fragata francesa *Viajero*, su Capitán don Antonio Emanieu⁷⁷⁶.
- El 12, la goleta anglo-americana *Bolívar*, su Capitán don Tomás Balter⁷⁷⁷.
- El 15 la fragata colombiana *Adela*, su Capitán don Mariano Sanjinés⁷⁷⁸.

De Guayaquil al Callao:

- El 12, la fragata angloamericana *Corintian*, en lastre, su Capitán don Ricardo Bennett⁷⁷⁹.
- El 21, la balandra inglesa *Lavinia*, en lastre, con escala en Paita, su Capitán don David Willanson⁷⁸⁰; y el bergantín de guerra colombiano *Congreso*, su Comandante el Teniente de Navío don José Boterín⁷⁸¹.

El 2 de octubre de 1826 sale del Callao con efectos de Europa para Guayaquil, el bergantín inglés *Bahia Packet*, su Capitán don Juan Mitchell. Igualmente la goleta angloamericana *Leef*, que al mando de don Guillermo R. Bowers debe hacer escala en Paita⁷⁸².

NOTAS AL CAPITULO

1. Aunque el término no está perfectamente delimitado, se emplea generalmente para los puertos del Sur, entre el Callao y Valparaíso. Por extensión y analogía, lo empleamos aquí para designar a los del Norte, entre Guayaquil y Callao.
El estudio de la navegación y comercio entre puertos del litoral peruano debe coordinarse, para obtener el cuadro general, con lo que se explica sobre puertos en la introducción a esta obra.
2. *Decadencia y Restauración del Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. VII, N° 218, fol. 86.
3. ABASCAL, José Fernando de... *Memoria*.— T. I, p. 392.
4. PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria*.— p. 706.
5. *Loc. cit.*
6. TORATA, Conde de... *Documentos*.— T. I, p. 121. Oficio de la Junta Permanente de Arbitrios al Virrey Pezuela, 6-V-1820.
7. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 709.
8. *Ibidem*, pp. 713-714.
9. *Ibidem*, p. 521.
10. *Loc. cit.*
11. *Ibidem*, p. 510.
12. *Ibidem*, p. 511.
13. *Ibidem*, pp. 521-522.
14. *Ibidem*, p. 527.
15. *Ibidem*, pp. 472-473.
16. *Ibidem*, p. 505.
Liliana Regalado y María Salinas presentaron al V Congreso Internacional de Historia de América, Lima, 1971, una comunicación muy valiosa sobre las relaciones del Tribunal del Consulado con la autoridad virreinal, el tema del apoyo del comercio a la defensa de la autoridad del Rey y asuntos conexos. De este trabajo hay referencia más amplia en el capítulo XXVII dedicado al comercio.
17. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 505.
18. *Ibidem*, p. 530.
19. *Ibidem*, p. 563.
20. *Ibidem*, p. 562.
21. *Ibidem*, p. 563.
22. GACETA DEL GOBIERNO, del 17 de noviembre de 1821, N° 38.
23. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*.— T. I, p. 82.
24. *Loc. cit.*
25. *Loc. cit.*
26. *Loc. cit.*
27. *Ibidem*, pp. 176-177.
28. *Ibidem*, p. 176.
29. *Ibidem*, p. 177.
30. *Loc. cit.*
31. *Loc. cit.*
32. *Loc. cit.*
33. *Loc. cit.*
34. *Ibidem*, p. 205.
35. *Loc. cit.*
36. *Ibidem*, p. 237.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

37. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 31. Oficio de Ramón Herrera al Ministro de Hacienda.
38. *Ibidem*, p. 38. Oficio del Conde de San Donás al Ministro de Hacienda.
39. EL PERUANO, del 17 de junio de 1826, N° 6.
40. *Loc. cit.*
41. DIARIO DE LIMA, del 4 de octubre de 1790.
42. *Loc. cit.*
43. *Ibidem*, del 11 de noviembre de 1790.
44. *Ibidem*, del 23 de julio de 1791.
45. *Continuación de la Disertación Histórica y Política sobre el Comercio del Perú*, en el Mercurio Peruano, edición facsimilar, T. I, N° 25, fol. 229.
46. *Ibidem*, anexo N° 5.
47. *Loc. cit.*
48. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, pp. 381-382.
49. *Ibidem*, p. 382.
50. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. V, N° 158, fol. 162.
51. *Loc. cit.*
52. EL INVESTIGADOR, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
53. GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de febrero de 1816, N° 13.
54. GACETA EXTRAORDINARIA, del 15 de mayo de 1819, N° 35.
55. *Loc. cit.*
56. *Loc. cit.*
57. *Loc. cit.*
58. SUPLEMENTO A LA GACETA DEL GOBIERNO DE LIMA, del 4 de diciembre de 1819, N° 90.
59. PEZUELA, Joaquín de la ... *Op. cit.*, p. 521.
60. *Loc. cit.*
61. *Loc. cit.*
62. SUPLEMENTO A LA GACETA DEL GOBIERNO, del 31 de octubre de 1821, N° 33.
63. *Loc. cit.*
64. *Loc. cit.*
65. *Loc. cit.*
66. *Loc. cit.*
67. GACETA DEL GOBIERNO, del 26 de enero de 1822, N° 8.
68. *Loc. cit.*
69. *Ibidem*, del 30 de enero de 1822, N° 9.
70. *Loc. cit.*
71. *Loc. cit.*
72. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 125. 24 de julio. Oficio al Ministro de Hacienda.
73. *Loc. cit.*, 26 de julio. Oficio al Ministro de Hacienda.
74. *Ibidem*, Año 1823, p. 50. 6 de agosto. Oficio al Supremo Jefe Militar.
75. EL INVESTIGADOR, del 7 de julio de 1813, N° 7.
76. *Loc. cit.*
77. *Ibidem*, del 5 de agosto de 1814, N° 36.
78. GACETA DEL GOBIERNO, del 4 de setiembre de 1816, N° 69.
79. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 106.
80. *Ibidem*, p. 105.
81. *Ibidem*, pp. 106-107.
82. *Ibidem*, p. 150.
83. *Loc. cit.*
84. *Ibidem*, pp. 150-151.
85. *Ibidem*, p. 162.
86. *Loc. cit.*
87. *Ibidem*, p. 187.
88. *Ibidem*, p. 170
89. *Loc. cit.*

NOTAS AL CAPITULO

90. *Loc. cit.*
91. *Loc. cit.*
92. *Loc. cit.*
93. *Loc. cit.*
94. *Ibidem*, pp. 170-171.
95. *Ibidem*, p. 171.
96. *Loc. cit.*
97. *Loc. cit.*
98. *Ibidem*, pp. 176-177.
99. *Ibidem*, pp. 198-199.
100. *Ibidem*, p. 164.
101. *Ibidem*, p. 167.
102. *Ibidem*, p. 102.
103. *Ibidem*, pp. 102 y 91.
104. *Ibidem*, p. 198.
105. *Loc. cit.*
106. *Ibidem*, p. 219.
107. *Loc. cit.*
108. *Ibidem*, p. 385.
109. *Loc. cit.*
110. *Ibidem*, pp. 393-394.
111. *Ibidem*, p. 563.
112. *Ibidem*, pp. 562-563.
113. *Ibidem*, p. 562.
114. *Ibidem*, p. 626.
115. *Ibidem*, p. 649.
116. *Ibidem*, p. 647.
117. *Ibidem*, p. 644.
118. *Ibidem*, p. 778.
119. *Ibidem*, p. 779.
120. *Ibidem*, p. 780.
121. *Ibidem*, p. 798.
122. *Ibidem*, p. 805.
123. *Loc. cit.*
124. *Ibidem*, p. 822
125. GACETA DEL GOBIERNO, del 25 de enero de 1823, N° 8.
126. EL PERUANO, del 10 de junio de 1826, N° 5.
127. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
128. *Loc. cit.*
129. *Ibidem*, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
130. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
131. *Loc. cit.*
132. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
133. *Ibidem*, del 7 de octubre de 1826, N° 37.
134. *Ibidem*, del 11 de octubre de 1826, N° 38.
135. SUPLEMENTO A LA MINERVA, del 23 de marzo de 1805, N° 3.
136. MINERVA EXTRAORDINARIA, del 31 de mayo de 1806, N° 21.
137. *Loc. cit.*
138. MINERVA PERUANA, del 7 de mayo de 1808, N° 24.
139. URTEAGA, Horacio... *Un inédito valioso*.— En la Revista Histórica, T. II, p. 402.
140. EL INVESTIGADOR, del 31 de octubre de 1814, N° 122.
141. PEZUELA, Joaquín de la ... *Op. cit.*, p. 393.
142. *Loc. cit.*
143. GACETA DEL GOBIERNO, del 7 de abril de 1813, N° 31.
144. EL INVESTIGADOR, del 21 de setiembre de 1814, N° 83.
145. *Ibidem*, del 20 de setiembre de 1814, N° 82.
146. PEZUELA, Joaquín de la ... *Op. cit.*, p. 177.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

147. *Loc. cit.*
148. *Loc. cit.*
149. *Ibidem*, pp. 182-183.
150. *Gaceta del Gobierno*, del 20 de octubre de 1821.
151. D.A.S.M. ... T. XII, p. 375.
152. *Ibidem*, pp. 375-376.
153. *Loc. cit.*
154. *Loc. cit.*
155. *Loc. cit.*
156. ELIAS, Julio J. ... *Fuentes*.— T. II, pp. 300-301, Doc. N° 119, Parte del Director General de Marina al Ministro de Guerra y Marina.
157. *Loc. cit.*
158. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 8 de mayo de 1824, N° 19. Parte de la Prefectura de la Costa al Prefecto de Trujillo.
159. EL PERUANO, del 17 de junio de 1826, N° 6.
160. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
161. *Ibidem*, del 11 de octubre de 1826, N° 38.
162. GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias*.— T. I, p. 98.
163. EL INVESTIGADOR, del 22 de setiembre de 1814, N° 84.
164. PEZUELA, Joaquín de la ... *Op. cit.*, p. 84.
165. *Ibidem*, p. 301.
166. *Ibidem*, p. 305.
167. *Loc. cit.*
168. *Ibidem*, p. 351.
169. *Ibidem*, p. 735.
170. *Ibidem*, p. 744.
171. *Loc. cit.*
172. EL PERUANO, del 10 de junio de 1826, N° 5.
173. *Loc. cit.*
174. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
175. *Loc. cit.*
176. *Ibidem*, del 2 de agosto de 1826, N° 18.
177. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
178. *Loc. cit.*
179. *Loc. cit.*
180. *Loc. cit.*
181. GACETA DEL GOBIERNO, del 15 de marzo de 1823, N° 22.
182. SUPLEMENTO A LA MINERVA PERUANA, del 21 de junio de 1805.
183. MINERVA PERUANA, del 23 de octubre de 1806, N° 42.
184. EL INVESTIGADOR, del 7 de julio de 1813, N° 7.
185. *Loc. cit.*
186. *Ibidem*, del 11 de julio de 1814, N° 11.
187. *Loc. cit.*
188. *Loc. cit.*
189. *Loc. cit.*
190. *Ibidem*, del 5 de agosto de 1814, N° 36.
191. *Loc. cit.*
192. *Loc. cit.*
193. *Loc. cit.*
194. *Loc. cit.*
195. *Loc. cit.*
196. *Ibidem*, del 20 de setiembre de 1814, N° 82.
197. *Loc. cit.*
198. *Loc. cit.*
199. *Ibidem*, del 4 de octubre de 1814, N° 95.
200. *Loc. cit.*
201. *Ibidem*, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
202. GACETA DEL GOBIERNO, del 3 de octubre de 1817, N° 67.

NOTAS AL CAPITULO

203. PEZUELA, Joaquín de la... , *Op. cit.*, pp. 510-511.
204. *Ibidem*, p. 521.
205. *Loc. cit.*
206. *Ibidem*, p. 546.
207. *Ibidem*, p. 679.
208. *Ibidem*, p. 724.
209. *Ibidem*, p. 725.
210. GACETA DEL GOBIERNO, del 20 de octubre de 1821, N° 30.
211. *Loc. cit.*
212. *Ibidem*, del 10 de noviembre de 1821, N° 36.
213. *Loc. cit.*
214. *Ibidem*, del 14 de noviembre de 1821, N° 37.
215. *Loc. cit.*
216. SUPLEMENTO A LA GACETA DEL GOBIERNO, de diciembre de 1821, N° 44.
217. *Loc. cit.*
218. ELIAS, Julio J. ...*Op. cit.*, T. II, p. 286. Doc. N° 88. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
219. *Ibidem*, p. 287. Doc. N° 90. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
220. *Ibidem*, p. 286. Doc. N° 87. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
221. *Ibidem*, pp. 289-290. Doc. N° 96. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
222. *Ibidem*, p. 290. Doc. N° 97. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
223. *Ibidem*, p. 295. Doc. N° 207. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
224. *Ibidem*, pp. 300-301. Doc. N° 119. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
225. *Ibidem*, p. 305. Doc. N° 130. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
226. *Ibidem*, p. 307. Doc. N° 135. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
227. *Ibidem*, pp. 307-308. Doc. N° 137. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
228. *Ibidem*, p. 310. Doc. N° 144. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
229. *Ibidem*, p. 322. Doc. N° 174. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
230. EL PERUANO, del 10 de junio de 1826, N° 5.
231. *Ibidem*, del 17 de junio de 1826, N° 6.
232. *Loc. cit.*
233. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
234. *Loc. cit.*
235. *Loc. cit.*
236. *Ibidem*, del 2 de agosto de 1826, N° 18.
237. *Loc. cit.*
238. *Ibidem*, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
239. *Loc. cit.*
240. *Loc. cit.*
241. *Ibidem*, del 19 de agosto de 1826, N° 23.
242. *Loc. cit.*
243. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
244. *Loc. cit.*
245. *Loc. cit.*
246. *Loc. cit.*
247. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
248. *Loc. cit.*
249. *Ibidem*, del 20 de setiembre de 1826, N° 32.
250. *Ibidem*, del 7 de octubre de 1826, N° 37.
251. *Ibidem*, del 11 de octubre de 1826, N° 38.
252. *Loc. cit.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

253. SUPLEMENTO A LA MINERVA PERUANA, del 21 de junio de 1805.
254. MINERVA PERUANA, del 16 de octubre de 1806, N° 41.
255. EL INVESTIGADOR, del 13 de julio de 1813, N° XII.
256. *Loc. cit.*
257. *Ibidem*, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
258. *Loc. cit.*
259. *Ibidem*, del 1° de noviembre de 1814, N° 123.
260. GACETA DEL GOBIERNO, del 31 de mayo de 1817, N° 38.
261. *Ibidem*, del 9 de julio de 1817, N° 48.
262. *Loc. cit.*
263. PEZUELA, Joaquín de la..., *Op. cit.*, p. 305.
264. *Ibidem*, p. 553.
265. *Ibidem*, pp. 656-657.
266. *Ibidem*, p. 727.
267. *Loc. cit.*
268. *Loc. cit.*
269. GACETA DEL GOBIERNO, del 20 de octubre de 1821, N° 30.
270. *Loc. cit.*
271. *Loc. cit.*
272. *Loc. cit.*
273. *Ibidem*, del 1° de diciembre de 1821, N° 42.
274. ELIAS, Julio J. ...*Op. cit.*, T. II, pp. 291-292. Doc. N° 100. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
275. EL PERUANO, del 10 de junio de 1826, N° 5.
276. *Ibidem*, del 17 de junio de 1826, N° 6.
277. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
278. *Ibidem*, del 2 de agosto de 1826, N° 18.
279. *Ibidem*, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
280. *Ibidem*, del 19 de agosto de 1826, N° 23.
281. *Loc. cit.*
282. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
283. *Loc. cit.*
284. *Loc. cit.*
285. *Ibidem*, del 11 de octubre de 1826, N° 38.
286. EL INVESTIGADOR, del 5 de agosto de 1814, N° 36.
287. *Ibidem*, del 6 de octubre de 1814, N° 97.
288. *Ibidem*, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
289. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, pp. 231-232.
290. *Ibidem*, p. 369.
291. *Ibidem*, p. 291.
292. *Ibidem*, p. 296.
293. *Ibidem*, p. 341.
294. GACETA DEL GOBIERNO, del 27 de agosto de 1818, N° 54.
295. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 365.
296. GACETA DEL GOBIERNO, del 22 de octubre de 1818, N° 66.
297. *Loc. cit.*
298. *Loc. cit.*
299. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 372.
300. TORRES LANZAS, Pedro... *Independencia de América.*— T. IV, p. 488.
301. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 381.
302. *Ibidem*, p. 383.
303. *Ibidem*, p. 488.
304. *Ibidem*, p. 487.
305. *Ibidem*, p. 489.
306. *Loc. cit.*
307. *Ibidem*, p. 490.
308. *Ibidem*, p. 499.
309. *Loc. cit.*

NOTAS AL CAPITULO

310. *Loc. cit.*
311. *Ibidem*, pp. 499-500.
312. *Ibidem*, p. 500.
313. *Ibidem*, pp. 500-501.
314. *Ibidem*, pp. 519-520.
315. *Ibidem*, p. 531.
316. *Ibidem*, p. 536.
317. *Ibidem*, p. 553.
318. *Loc. cit.*
319. *Ibidem*, p. 554.
320. *Ibidem*, p. 555.
321. *Ibidem*, p. 563.
322. *Ibidem*, p. 559.
323. *Loc. cit.*
324. *Ibidem*, p. 564.
325. *Ibidem*, p. 580.
326. *Ibidem*, p. 586.
327. *Ibidem*, p. 626.
328. *Ibidem*, p. 764.
329. *Loc. cit.*
330. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 290. Doc. N° 98. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
331. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1822, p. 141. Oficio al Ministro de Hacienda.
332. *Ibidem*, p. 148. Oficio al Ministro de Hacienda.
333. *Loc. cit.*
334. MILLER, Guillermo... *Memorias*.— T. II, p. 395, Doc. P, Apéndice. Carta de Tomás Barandalla al General Jerónimo Valdés.
335. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 195. Solicitud de don Felipe Revoredo.
336. *Ibidem*, p. 114. Oficio de don Juan Antonio Gordillo al Presidente de la República.
337. *Ibidem*, Año 1825, p. 339. Oficio de J. Salazar al Ministro de Hacienda.
338. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, 3 de diciembre. De Jorge Young al Ministro de Guerra y Marina.
339. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 626.
340. *Ibidem*, p. 629.
341. *Loc. cit.*
342. EL PERUANO, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
343. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 393.
344. *Ibidem*, pp. 421-422.
345. *Ibidem*, p. 410.
346. *Loc. cit.*
347. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 288. Doc. N° 92. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
348. GACETA DEL GOBIERNO, del 1° de enero de 1825, N° 1.
349. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, 8 de enero. De Vivero al Ministro de Guerra y Marina.
350. *Ibidem*, 10 de enero.
351. *Loc. cit.*
352. *Loc. cit.*
353. *Ibidem*, 11 de enero.
354. *Ibidem*, 19 de abril. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
355. GACETA DEL GOBIERNO, del 20 de marzo de 1825, N° 25.
356. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825, 3 de agosto. De Pablo Romero al Ministro de Guerra y Marina.
357. *Loc. cit.*
358. *Ibidem*, 24 de diciembre.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

359. GACETA DEL GOBIERNO, del 8 de febrero de 1826, N° 12.
360. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 546.
361. D.A.S.M. ... T. VIII, cap. III, pp. 363-364.
362. GACETA EXTRAORDINARIA DEL GOBIERNO, del 20 de setiembre de 1821.
363. GACETA DEL GOBIERNO, del 29 de setiembre de 1821, N° 24.
364. *Loc. cit.*
365. *Loc. cit.*
366. *Loc. cit.*
367. *Loc. cit.*
368. *Loc. cit.*
369. *Loc. cit.*
370. *Loc. cit.*
371. *Ibidem*, del 3 de octubre de 1821, N° 25.
372. *Loc. cit.*
373. *Loc. cit.*
374. *Loc. cit.*
375. *Loc. cit.*
376. *Loc. cit.*
377. *Loc. cit.*
378. *Loc. cit.*
379. *Loc. cit.*
380. *Loc. cit.*
381. *Loc. cit.*
382. *Loc. cit.*
383. *Loc. cit.*
384. *Loc. cit.*
385. *Loc. cit.*
386. *Loc. cit.*
387. *Loc. cit.*
388. *Loc. cit.*
389. *Ibidem*, del 20 de octubre de 1821, N° 30.
390. *Loc. cit.*
391. *Loc. cit.*
392. *Loc. cit.*
393. *Loc. cit.*
394. *Loc. cit.*
395. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 209.
396. *Ibidem*, p. 212.
397. *Ibidem*, p. 215.
398. *Ibidem*, p. 214.
399. *Ibidem*, p. 215.
400. *Ibidem*, p. 413.
401. *Loc. cit.*
402. *Ibidem*, p. 414.
403. *Ibidem*, p. 440.
404. *Ibidem*, p. 501.
405. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 315. Doc. N° 156. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
406. GACETA DEL GOBIERNO EXTRAORDINARIA, del 12 de agosto de 1823, N° 4.
407. *Loc. cit.*
408. *Loc. cit.*
409. EL PERUANO, del 17 de junio de 1826, N° 6.
410. MINERVA PERUANA, del 5 de setiembre de 1805, N° 24.
411. EL INVESTIGADOR, del 5 de agosto de 1814, N° 36.
412. *Ibidem*, del 29 de octubre de 1814. N° 120.
413. *Loc. cit.*

NOTAS AL CAPITULO

414. *Ibidem*, del 1º de noviembre de 1814, N° 123.
415. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 93.
416. *Ibidem*, p. 222.
417. *Ibidem*, p. 424.
418. *Ibidem*, p. 427.
419. *Ibidem*, pp. 427-428.
420. *Ibidem*, p. 429.
421. *Ibidem*, pp. 429-430.
422. EL PACIFICADOR DEL PERU, del 10 de julio de 1821, N° 10.
423. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 287, Doc. N° 89. Le Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
424. *Ibidem*, p. 292. Doc. N° 101. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
425. *Ibidem*, pp. 305-306. Doc. N° 132. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
426. *Ibidem*, p. 319. Doc. N° 167. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
427. DIARIO DE LIMA, del 14 de noviembre de 1822.
428. EL PERUANO, del 10 de junio de 1826, N° 5.
429. *Loc. cit.*
430. *Ibidem*, del 11 de octubre de 1826, N° 38.
431. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 454.
432. *Ibidem*, p. 456.
433. GACETA DEL GOBIERNO, del 20 de octubre de 1821, N° 30.
434. *Loc. cit.*
435. *Ibidem*, del 10 de noviembre de 1821, N° 36.
436. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 5º, p. 211. Compilación y ordenamiento por el Gral. EP. Felipe de la Barra.
437. GACETA DEL GOBIERNO, del 26 de noviembre de 1823, N° 33.
438. ALCEDO, Antonio de... *Diccionario Geográfico-Histórico de América.*— T. II, p. 297.
439. EL INVESTIGADOR, del 7 de julio de 1813, N° VII.
440. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 437.
441. *Ibidem*, p. 564.
442. *Ibidem*, p. 444.
443. *Ibidem*, p. 455.
444. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. I, p. 415.
445. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 411.
446. *Loc. cit.*
447. GACETA DEL GOBIERNO, del 19 de junio de 1819, N° 45.
448. *Loc. cit.*
449. PEZUELA, Joaquín de la..., *Op. cit.*, pp. 476-477.
450. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 3 de julio de 1824, N° 28.
451. PEZUELA, Joaquín de la..., *Op. cit.*, p. 566.
452. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo del 7 de agosto de 1824, N° 33.
453. *Loc. cit.*
454. *Ibidem*, del 10 de julio de 1824, N° 29.
455. *Ibidem*, del 7 de agosto de 1824, N° 33.
456. EL INVESTIGADOR, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
457. *Loc. cit.*
458. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 567.
459. *Ibidem*, p. 570.
460. *Asuntos Militares*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. VI, vol. 7º, p. 208. Compilación y ordenamiento por el Gral. EP. Felipe de la Barra.
461. EL PERUANO, del 17 de junio de 1826, N° 6.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

462. DIARIO DE LIMA, del 20 de enero de 1791.
463. *Ibidem*, del 20 de marzo de 1791.
464. EL INVESTIGADOR, del 11 de julio de 1814, N° 11.
465. *Ibidem*, del 1° de noviembre de 1814, N° 123.
466. GACETA DEL GOBIERNO, del 22 de mayo de 1817, N° 35.
467. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 222.
468. *Ibidem*, p. 525.
469. *Ibidem*, p. 527.
470. *Loc. cit.*
471. *Loc. cit.*
472. *Ibidem*, p. 531.
473. *Ibidem*, p. 532.
474. *Ibidem*, p. 553.
475. *Ibidem*, p. 563.
476. *Ibidem*, pp. 589-590.
477. *Ibidem*, p. 632.
478. *Ibidem*, p. 633.
479. *Loc. cit.*
480. *Ibidem*, p. 643.
481. *Ibidem*, pp. 639-640.
482. *Ibidem*, pp. 642-643.
483. *Ibidem*, p. 680.
484. *Ibidem*, p. 679.
485. Se refiere Pezuela al Marqués de Torre Tagle.
486. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.* pp. 829-830.
487. GACETA DEL GOBIERNO, del 20 de octubre de 1821, N° 30.
488. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1821, p. 68. Oficio al Ministro de Hacienda.
489. GACETA DEL GOBIERNO, del 1° de diciembre de 1821, N° 42.
490. SUPLEMENTO A LA GACETA DEL GOBIERNO, de diciembre de 1821, N° 44.
491. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 320. Doc. N° 170. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
492. A.H.M.P. ... Año 1822. Carpeta N° 2, legajo 25-M, Doc. N° 193. 8 de setiembre y Doc. N° 195. 12 de setiembre, ambos firmados por don Enrique Martínez.
493. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 3 de setiembre de 1823, N° 9.
494. *Loc. cit.*
495. *Ibidem*, del 29 de mayo de 1824, N° 23.
496. *Ibidem*, del 10 de abril de 1824, N° 13.
497. *Loc. cit.*
498. *Ibidem*, del 19 de junio de 1824, N° 26.
499. *Ibidem*, del 3 de julio de 1824, N° 28.
500. *Loc. cit.*
501. *Ibidem*, del 10 de julio de 1824, N° 29.
502. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1825, p. 373. Oficio de L. J. Orbegoso al Ministro de Hacienda, 7 de julio.
503. *Ibidem*, Año 1825, p. 374. Oficio de Nicolás Lynch al Ministro de Hacienda, 13 de setiembre.
504. EL PERUANO, del 17 de junio de 1826, N° 6.
505. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
506. *Ibidem*, del 27 de setiembre de 1826, N° 34.
507. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
508. *Loc. cit.*
509. *Ibidem*, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
510. *Ibidem*, del 19 de agosto de 1826, N° 23.
511. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
512. *Loc. cit.*

NOTAS AL CAPITULO

513. *Loc. cit.*
514. *Ibidem*, del 20 de setiembre de 1826, N° 32.
515. *Ibidem*, del 27 de setiembre de 1826, N° 34.
516. *Loc. cit.*
517. *Loc. cit.*
518. SUPLEMENTO A LA MINERVA PERUANA, del 21 de junio de 1805.
519. GACETA DEL GOBIERNO, del 1° de diciembre de 1821, N° 42.
520. *Loc. cit.*
521. *Loc. cit.*
522. *Loc. cit.*
523. *Ibidem*, del 20 de octubre de 1821, N° 30.
524. *Loc. cit.*
525. *Loc. cit.*
526. *Ibidem*, del 5 de julio de 1817, N° 47.
527. *Ibidem*, del 17 de diciembre de 1817, N° 82.
528. *Ibidem*, del 28 de marzo de 1818, N° 22.
529. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 341.
530. GACETA DEL GOBIERNO, del 12 de junio de 1819, N° 43.
531. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 505.
532. *Ibidem*, p. 708.
533. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 280-281. Doc. N° 75. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
534. *Ibidem*, p. 319. Doc. N° 167. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
535. ABASCAL, José Fernando de... *Op. cit.*, T. I, pp. 399-400.
536. GUILLEN, Julio... *Indice*.— T. I, p. 320.
537. *Loc. cit.*
538. GACETA DEL GOBIERNO, del 21 de julio de 1813, N° 62.
539. *Loc. cit.*
540. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 530.
541. *Ibidem*, p. 724.
542. *Loc. cit.*
543. *Ibidem*, p. 726.
544. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 27 de marzo de 1824, N° 5.
545. *Ibidem*, del 22 de mayo de 1824, N° 22.
546. GACETA DEL GOBIERNO, del 17 de abril de 1825, N° 34.
547. EL PERUANO, del 17 de junio de 1826, N° 6.
548. *Loc. cit.*
549. *Loc. cit.*
550. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
551. ALCEDO, Antonio de... *Op. cit.*, T. IV, p. 16.
552. MATRAYA, José A. ... *El Moralista*, T. I, p. 441.
553. MINERVA PERUANA, del 22 del julio de 1805, N° 19.
554. *Ibidem*, del 22 de enero de 1806, N° 3.
555. EL INVESTIGADOR, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
556. GACETA DEL GOBIERNO, del 21 de febrero de 1816, N° 15.
557. *Ibidem*, del 7 de febrero de 1816, N° 11.
558. *Ibidem*, del 22 de junio de 1826, N° 50.
559. EL PERUANO, del 7 de octubre de 1826, N° 37.
560. MINERVA PERUANA, del 1° de junio de 1805, N° 14.
561. *Ibidem*, del 7 de julio de 1806, N° 25.
562. *Loc. cit.*
563. *Loc. cit.*
564. *Loc. cit.*
565. *Loc. cit.*
566. *Loc. cit.*
567. *Loc. cit.*
568. *Loc. cit.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

569. *Loc. cit.*
570. *Loc. cit.*
571. *Loc. cit.*
572. EL INVESTIGADOR, del 4 de octubre de 1814, N° 95.
573. GACETA DEL GOBIERNO, del 22 de octubre de 1818, N° 66; y PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 370.
574. *Loc. cit.*
575. *Loc. cit.*
576. *Loc. cit.*
577. *Loc. cit.*
578. *Loc. cit.*
579. *Loc. cit.*
580. *Loc. cit.*
581. *Ibidem*, p. 383.
582. GACETA DEL GOBIERNO, del 10 de noviembre de 1821, N° 36.
583. *Loc. cit.*
584. *Ibidem*, del 14 de noviembre de 1821, N° 37.
585. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 87.
586. *Loc. cit.*
587. *Ibidem*, pp. 442-443.
588. *Ibidem*, p. 443.
589. *Loc. cit.*
590. *Ibidem*, p. 444.
591. *Loc. cit.*
592. EL PERUANO, del 29 de julio de 1826, N° 17.
593. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
594. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
595. GIL DE TABOADA Y LEMOS, F. Francisco... *Memorias.*— Parte II, cap. XV, p. 179.
596. *Loc. cit.*
597. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. III, N° 74, fol. 41.
598. *Ibidem*, N° 71, fol. 21.
599. *Ibidem*, fols. 21-22.
600. *Ibidem*, fols. 21 a 23.
601. *Ibidem*, fols. 21 a 24.
602. *Ibidem*, fol. 22.
603. *Ibidem*, T. VI, N° 179, fols. 43-50.
604. DIARIO DE LIMA, del 2 de noviembre de 1790.
605. *Ibidem*, del 12 de julio de 1791.
606. *Loc. cit.*
607. DIARIO DE LIMA, del 21 de diciembre de 1790.
608. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 295, Doc. N° 108.
En los casos de remate es interesante la mención a la fragata *Ester* y a su cargamento. GACETA DEL GOBIERNO, del 7 de Junio de 1823, N° 46; del 24 de setiembre de 1823, N° 17 y del 11 de octubre de 1823, N° 23.
609. DIARIO DE LIMA, del 20 de diciembre de 1790
610. *Ibidem*, del 11 de enero de 1791.
611. *Ibidem*, del 22 de julio de 1791.
612. *Ibidem*, del 28 de diciembre de 1790.
613. *Ibidem*, del 22 de enero de 1791.
614. *Ibidem*, del 15 de enero de 1791.
615. *Ibidem*, del 20 de marzo de 1791.
616. *Ibidem*, del 6 de junio de 1791.
617. *Ibidem*, del 19 de diciembre de 1790.
618. *Ibidem*, del 6 de agosto de 1791.
619. *Ibidem*, del 11 de abril de 1792.
620. *Loc. cit.*

NOTAS AL CAPITULO

621. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. X, N° 343, fol. 254.
622. MINERVA PERUANA, del 5 de abril de 1808, N° 18.
623. EL PERUANO, del 28 de abril de 1812, N° 43.
624. *Loc. cit.*
625. EL INVESTIGADOR, del 1° de julio de 1813, N° 1.
626. GACETA DEL GOBIERNO, del 7 de agosto de 1816, N° 62.
627. EL INVESTIGADOR, del 20 de setiembre de 1814, N° 82.
628. *Ibidem*, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
629. *Ibidem*, del 20 de setiembre de 1814, N° 82.
630. *Ibidem*, del 29 de octubre de 1814, N° 120.
631. El Virrey Pezuela no es claro al indicar el nombre de esta fragata, y así nos enfrentamos una vez más a uno de los problemas que enunciarnos. En la matrícula de Buques de la Marina Mercante del Perú que corre en el Apostadero del Callao desde 1818 a 1821 figura la fragata *Nuestra Señora de la Aurora*, alias "Peruana", de propiedad de Benito Cristi y también aparece la fragata *Peruana*, y entre paréntesis dice "Corbeta" ¿A cuál de ellas se refiere Pezuela? A eso debemos agregar que en enero de 1818 veremos llegar desde Guayaquil a la corbeta *Peruana*.
632. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 131.
633. *Ibidem*, p. 138.
634. *Ibidem*, p. 204.
635. *Ibidem*, p. 201.
636. *Ibidem*, p. 204.
637. *Loc. cit.*
638. *Ibidem*, p. 205.
639. *Ibidem*, p. 219.
640. *Ibidem*, pp. 219-220.
641. *Ibidem*, p. 220.
642. *Ibidem*, p. 497.
643. *Ibidem*, p. 501.
644. *Loc. cit.*
645. GUILLEN, Julio... *Op. cit.*, T. I, p. 336.
646. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 222.
647. *Ibidem*, p. 245.
648. *Loc. cit.*
649. *Ibidem*, pp. 245-246.
650. *Ibidem*, p. 386.
651. *Ibidem*, p. 407.
652. *Ibidem*, pp. 386-387.
653. *Ibidem*, p. 399.
654. *Ibidem*, p. 406.
655. *Ibidem*, p. 407.
656. *Ibidem*, p. 390.
657. De acuerdo con la Matrícula de Buques de la Marina Mercante del Perú, entre 1808 y 1821 están registrados varios bergantines y bajeles menores con el nombre de *San Antonio*. Uno conocido con el alias "Bolero", de propiedad de Manuel de la Torre; otro que tiene por alias "Místico", de José San Martín; un tercero llamado también "Venus"; otro que responde al apelativo de "Concordia"; y finalmente aquel que tiene por sobrenombre "Piojo" ó "Riojano". A esta lista puede agregarse algunas fragatas y pallebotes.
658. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 390.
659. *Ibidem*, p. 415.
660. *Loc. cit.*
661. *Ibidem*, p. 428.
662. *Ibidem*, p. 525.
663. *Ibidem*, p. 515.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

664. *Ibidem*, p. 516.
665. *Ibidem*, p. 549.
666. *Ibidem*, p. 550.
667. *Loc. cit.*
668. *Ibidem*, pp. 549-550.
669. *Ibidem*, p. 568.
670. *Ibidem*, p. 643.
671. *Loc. cit.*
672. *Ibidem*, pp. 647-648.
673. *Ibidem*, p. 648.
674. *Ibidem*, pp. 669-670.
675. *Ibidem*, p. 669.
676. *Ibidem*, p. 670.
677. *Loc. cit.*
678. *Ibidem*, pp. 674-675.
679. *Ibidem*, pp. 695-696.
680. *Ibidem*, pp. 689-690.
681. *Ibidem*, p. 696.
682. *Loc. cit.*
683. *Ibidem*, p. 701.
684. *Loc. cit.*
685. *Loc. cit.*
686. *Ibidem*, p. 702.
687. *Loc. cit.*
688. *Ibidem*, p. 719.
689. *Loc. cit.*
690. *Ibidem*, pp. 719-720.
691. *Ibidem*, pp. 727-728.
692. *Ibidem*, pp. 734-735.
693. *Ibidem*, p. 735.
694. *Ibidem*, p. 702.
695. *Ibidem*, p. 734.
696. *Loc. cit.*
697. *Ibidem*, p. 672.
698. *Ibidem*, p. 707.
699. *Ibidem*, pp. 675-676.
700. *Ibidem*, p. 676.
701. *Ibidem*, p. 679.
702. *Ibidem*, pp. 679-680.
703. *Ibidem*, p. 719.
704. *Ibidem*, p. 720.
705. Ya hemos dicho que el *Maipú* sale de Guayaquil con la fragata *Prueba*, a perseguir a la fragata rebelde *Los Andes* que está en el Chocó, pero que el *Maipú* regresa de arribada a Guayaquil.
706. PEZUELA, Joaquín de la... *Op. cit.*, p. 722.
707. *Ibidem*, p. 724.
708. *Ibidem*, p. 93.
709. *Ibidem*, p. 726.
710. *Loc. cit.*
711. ELIAS Julio J. ...*Op. cit.*, T. II, p. 213. Doc. N° 110. 21 de noviembre de 1821. De Bernardo Monteagudo a Luis de la Cruz.
712. *Loc. cit.*
713. A.H.M.H.C. ... Sección Republicana. Año 1823, p. 39. Oficio del Conde de San Donás al Ministro de Hacienda, 5 de octubre.
714. GACETA DEL GOBIERNO, del 20 de octubre de 1821, N° 30.
715. *Ibidem*, del 14 de noviembre de 1821, N° 37.
716. MERCURIO PERUANO, edición facsimilar, T. I, N° 22, fol. 208.
717. *Ibidem*, N° 26 fol. 243.

NOTAS AL CAPITULO

718. *Ibidem*, fols. 243-244.
719. *Ibidem*, fol. 244.
720. *Ibidem*, N° 27, fol. 252.
721. *Ibidem*, N° 28, fol. 244.
722. *Ibidem*, N° 27, fol. 252.
723. *Ibidem*, T. X, N° 328, fol. 118.
724. *Ibidem*, T. XI, N° 368, fol. 177.
725. *Ibidem*, N° 364, fols. 145-146.
726. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, p. 280, Doc. N° 73. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
727. *Loc. cit.*
728. *Ibidem*, p. 224, Doc. N° 150. 30 de noviembre de 1821.
729. *Ibidem*, p. 230, Doc. N° 173. 9 de diciembre de 1821.
730. *Ibidem*, pp. 291-292. Doc. N° 100. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
731. *Ibidem*, p. 298. Doc. N° 115. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
732. *Loc. cit.*
733. *Ibidem*, p. 305. Doc. N° 131. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
734. *Ibidem*, p. 306. Doc. N° 133. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
735. En otro oficio lo menciona como Carlos G. Rityely Esquat.
736. ELIAS, Julio J. ... *Op. cit.*, T. II, pp. 310-311. Doc. N° 145. De Luis de la Cruz al Ministro de Marina.
737. *Ibidem*, pp. 300-301. Doc. N° 119. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
738. *Ibidem*, pp. 314-315. Doc. N° 155. De Luis de la Cruz al Ministro de Guerra y Marina.
739. TORRENTE, Mariano... *Historia*.— T. III, cap. XIV, p. 300.
740. GACETA EXTRAORDINARIA, del 5 de abril de 1823, N° 1.
741. *Ibidem*, del 7 de abril de 1823, N° 2.
742. *Ibidem*, del 5 de abril de 1823, N° 1.
743. *Loc. cit.*
744. BASADRE, Jorge... *Historia del Perú*.— T. I, cap. II, p. 46.
745. GACETA DEL GOBIERNO, del 3 de setiembre de 1823, N° 12.
746. *Loc. cit.*
747. *Ibidem*, de Trujillo, del 10 de abril de 1824, N° 13.
748. GACETA EXTRAORDINARIA, de Trujillo, del 13 de abril de 1824, N° 14.
749. GACETA DEL GOBIERNO, de Trujillo, del 27 de marzo de 1824, N° 5.
750. *Ibidem*, del 10 de abril de 1824, N° 13.
751. *Ibidem*, del 29 de mayo de 1824, N° 23.
752. *Ibidem*, del 26 de junio de 1824, N° 27.
753. *Ibidem*, del 3 de julio de 1824, N° 28.
754. *Loc. cit.*
755. *Loc. cit.*
756. *Ibidem*, del 10 de julio de 1824, N° 29.
757. ARCHIVO NAVAL DEL PERU... Legajo 1825. 22 de julio, De Jorge Young al Ministro de Guerra y Marina.
758. *Ibidem*, Legajo 1825. 3 de diciembre. De Jorge Young al Ministro de Guerra y Marina.
759. EL PERUANO, del 10 de junio de 1826, N° 5.
760. *Ibidem*, del 17 de junio de 1826, N° 6.
761. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
762. *Loc. cit.*
763. *Ibidem*, del 2 de agosto de 1826, N° 18.
764. *Ibidem*, del 12 de agosto de 1826, N° 21.
765. *Ibidem*, del 19 de agosto de 1826, N° 23.
766. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

767. *Loc. cit.*
768. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
769. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
770. *Loc. cit.*
771. *Ibidem*, del 29 de julio de 1826, N° 17.
772. *Ibidem*, del 19 de agosto de 1826, N° 23.
773. *Ibidem*, del 2 de setiembre de 1826, N° 27.
774. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
775. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*.— T. VII, cap. III, p. 72.
776. EL PERUANO, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
777. *Loc. cit.*
778. *Ibidem*, del 20 de setiembre de 1826, N° 32.
779. *Ibidem*, del 16 de setiembre de 1826, N° 31.
780. *Ibidem*, del 27 de setiembre de 1826, N° 34.
781. *Loc. cit.*
782. *Ibidem*, del 7 de octubre de 1826, N° 37.

*

Leyenda que se consigna en el mapa que aparece entre las páginas 91/92.

“Plano general del Reyno del Perú en la America Meridional que comprehende desde la Equinocial hasta 26 1/2 grados de Latitud S. y desde 61 hasta 75 1/2 grados de Longitud occidental del Meridiano de Cadiz. Hecho de Orden del Exmo. S.or Virrey B.o Fr. D.n Fran.co Gil y Lemos. Por D.n Andres Baleato, Año de 1796”.

Texto del ángulo superior izquierdo:

“DISTINCION DE PUEBLOS Y MARCAS

*Capital de Reyno, Residencia del Capitan General y de la Audiencia
Capital de Intendencias
Capital de Partido
Capital de Doctrina
Pueblos anexos
Sitios de Combersión
Barracas de Indios e Ynfieles
Fortaleza o Casa Fuerte
Camino
Entrada a la Montaña*

ASIENTOS DE MINAS

*A. Diputacion de Gualgayoc
B. Idem de Yauli
C. Id de Pasco
D. Id de Lircay
E. Id de Lucanas
F. Id de Curahuasi
G. Id de Cailloma
H. Id de Guantafaya
Cerro Mineral de Azogue de S. M. en Huancavelica
Oro
Plata”.*

NOTAS AL CAPITULO

Texto de la parte central:

"PARTIDOS EN QUE ESTA DIVIDIDA CADA YNTENDENCIA YNTENDENCIA DE LIMA

- 1 *el Cercado*
- 2 *Cañete*
- 3 *Ica*
- 4 *Yauyos*
- 5 *Huaro-chiri*
- 6 *Canta*
- 7 *Chancay*
- 8 *Santa*

YNTENDENCIA DE TRUXILLO

- 9 *Cercado*
- 10 *Lambayeque*
- 11 *Piura*
- 12 *Chota*
- 13 *Caxamarca*
- 14 *Guamachuco*
- 15 *Pataz*
- 16 *Chachapoyas*

YNTENDENCIA DE AREQUIPA

- 17 *Cercado*
- 18 *Camana*
- 19 *Condesuyos*
- 20 *Collaguas*
- 21 *Moquehua*
- 22 *Arica*
- 23 *Tarapaca*

YNTENDENCIA DE TARMA

- 24 *Tarma*
- 25 *Xauja*
- 26 *Caxatambo*
- 27 *Huaylas*
- 28 *Conchucos*
- 29 *Huamalies*
- 30 *Huanuco*

YNTEND.a DE HUANCVELICA

- 31 *Cercado*
- 32 *Angaraes*
- 33 *Tayacaxa*
- 34 *Castro Virreyña*

YNTEND.a DE GUAMANGA

- 35 *Cercado*
- 36 *Anco*
- 37 *Huanta*
- 38 *Cangallo*
- 39 *Andahuailas*
- 40 *Lucanas*
- 41 *Parinacochas*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

YNTENDENCIA DEL CUZCO

- 42 Cercado
- 43 Abancay
- 44 Aimaraes
- 45 Calca y Lares
- 46 Urubamba
- 47 Cotabambas
- 48 Paruro
- 49 Chunvivilcas
- 50 Tinta
- 51 Quispicanchi
- 52 Paucartambo

El Plano manifiesta el terreno que comprehende estas siete Yntendencias, por los siete espacios dados de colores; Los terminos de los Partidos en que estan subdivididos van trazados con lineas de puntos negros sobre una faxita blanca y los numeros indican en el Plano su partido correspondiente”.

En este testimonio no aparece la leyenda consignada en el extremo derecho, por dificultades técnicas derivadas del mismo texto fotográfico.

*

Leyenda que se consigna en el mapa que aparece en la página 202.

“Plano general de las Montañas Orientales al Reyno del Peru; pertenecientes ala Corona de España y confines de Portugal, que comprehende desde 1. hasta 20° de Longitud S. y desde el Meridiano de Lima hasta 20° de Longitud al E. Formado sobre los reconocimientos que verificó el R.do p.e Fr. Joaquin Soler Misionero Ap.co en el discurso de 15 añ.s que estuvo exercitado en las Conversiones, y en el acopio de noticias que adquirió, teniendo presentes todas las incursiones y descubrimientos que hay hasta la fecha, de lo que dedujo el giro y confluencias de todos los Rios considerables, la direccion de las Serranias principales, y la position geografica de los Países y Naciones asi Cristianas, como Barbaras, del modo que manifiesta el Plano. Hecho de Orden del Ex.mo S.or Virrey B.o Fr. D.n Fran.co Gil y Lemos por D.n Andrés Baleato, año de 1795.

Conocimientos Geográficos que resultan de las incursiones hechas en las Montañas hasta la actualidad.

Todas las vertientes que descendiendo de las Montañas Peruanas contribuyen a formar el asombroso Rio de las Amazonas, llegan por fin, despues de una multitud de confluencias, a reducirse al numero de Cinco Rios de mucha consideración, a saver, el Rio de la Madera, el Yavari, el Ucayali, el Huallaga, y el Marañon.

EL RIO DE LA MADERA y casi todos los que lo forman, con sus Naciones, Minerales y Pueblos, pertenecen a la Corona de Portugal: este debe su origen a varios rios caudalosos como son el Guapore; que sele una cerca de los 6. grados de Latitud S. el Yxaibi [?] (del qual con sus Pueblos estan posecionados los Españoles mucho antes que los Portugueses,) el Rio Ubay, Apere, o de Sn Miguel: el Baures (en cuya confluencia tenían los Españoles el Pueblo mas oriental de los Moxos llamado Sta Rosa, que lo usurparon los Portugueses formando en el despues su estacado) el Rio Sescae y el Rio Verde. Tambien nombran los Vecindarios de Moxos Rio Itenes al de la Madera, y se une con el Marañon o de las Amazonas cerca de los 19° de Longitud oriental de Lima; es asi mismo navegable gran parte de el con medianas embarcaciones, y casi todo con Canoas y Balsas. Sus ultimas cavezeras distan muy poco de la Provincia de Chiquitos perteneciente a España y situada al Oriente de Santa Cruz de la Sierra, la qual en 9 Pueblos contiene 1854 Almas. Tienen los Por-

NOTAS AL CAPITULO

tugueses en ese Rio Minerales de Oro, el asiento de Minas llamado Cuyava, y el Pueblo de Matogrado, y siguiendo aguas arriba por el Rio Marañon continuan sus Poblaciones bien pertrechadas hasta la Fortaleza de Zavatinga (que es la mas inmediata a la de España) con su competente Artilleria, situada a cinco leguas sobre la boca del Rio Yavari.

RIO YAVARI. La confluencia de este Rio con el Marañon se halla cerca de los 10° de Longitud oriental de Lima, y tiene su origen en los 8° de Longitud por los 19 de Latitud austral. Es navegable con Canoas acia sus cavezeras, hasta estar a distancia de dos formadas por tierra del parage en que tambien empieza a ser navegable con Canoas y Balsas el Rio Pitcomayo que esta a su parte del Sur y de la Provincia de Tomina, el qual se dirige por los 14° de Longitud y Países de los Yndios Chirihuanos, al Paraguay y Buenos Ayres.

Contiene el gran Rio Yavari 20.758 almas en los 13 Pueblos de Moros, y 1710. en el Rio Piray al N. de Santa Cruz de la Sierra, segun el Padron formado en la Visita que verifiqué el Il.mo S.or D.n Juan Dom.o de la Reguera siendo Obispo de Misaque; y en distintos parages por donde corre el Yavari lo nombran los naturales de Moros Rio Mamore, Huapai, y R.o Grande.

RIO UCAYALI. Este es el mayor y el mas recomendable Rio de quantos descienden de las Montañas Peruanas. De su reconocimiento verificado de Orden del Exmo S.or Virrey actual el año de 24 por el R.do P. Fr Narciso Girbal que lo navego desde su desembocadura, en el Marañon hasta la confluencia del Rio Pachitea y subido por este 53 leguas. Resulta ser todo de una corriente Serena muy provisto de especies de animales de Caza y Pesca y esta circundado de lo mas precioso que franquean las Montañas; es muy poblado de Naciones Gentiles amigables que poseen todas quasi un mismo Ydioma. En el brazo mayor de su Confluencia con el Marañon tiene cien varas de profundidad y de 10 a 12 quadras de ancho por lo Comun en el Vigor del Verano, y Vaja desde lo inferior del Rio Beni Navegable con medianas embarcaciones mas de 100 leguas por medio del dilatadisimo Valle o Pampa montuosa del Sacramento hasta desaguar en el Marañon.

Se forma de ocho Rios navegables de mucha consideracion que descienden de sus correspondientes Cordilleras nevadas, y son el Rio Beni que vaja de la Paz; el Guillabamba o de Paucartambo; el Apurimac; el Abancay o Andaguailas; el de Papas o Cocharcas; el de Xauja o Mantaro; el de Tarma o del Cerro de la Sal; y el delicioso Pachitea: igualmente se forma de otros muchos Rios que son inferiores a esos aun que Navegables casi hasta sus Cavezeras, y de otros infinitos que apenas son Vadeables.

Desde el Pachitea hasta desembocar en el Marañon comprehende el Rio Ucayali 95. Caracoleos o bueltas estrañas dirigidas a todos Rumbos, por cuyo motivo embebe en esa distancia 300. leguas de giro calculadas por la practica que los Misioneros tienen en las Navegaciones de los Rios, y desde el Pachitea al Beni apenas hay 100. leguas. Asi mismo contiene en el Curso de esas 300. leguas ciento treinta y dos Yslas; Desaguan en el 18 Rios Conocidos de Consideracion; Tiene por el E. 68 Caños o ensenadas, y 88 por el O. y subiendolo del Marañon al Pachitea se gastan unos 30. dias y 10 de vajada.

RIO HUALLAGA. Este Rio es caudaloso y Navegable, pero tiene muchos pasos peligrosos; Vaja desde las Cercanias de Pasco, y se une con el Marañon unas 20 leguas mas abajo de la Laguna de la Gran Cocomá;

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

entre los varios Rios que lo forman hay trece copiosos, y son el de Huanuco; el Monzon; el Tulumayo (que tiene salinas y muestra de Oro) el Tocachi (con Oro, y piedrecitas de Cristal finas y mui duras, y asi mismo el Camino R.l del Inca) el Misello (con mucho Oro en sus Cavezeras) el Huancabamba (con abundancia de Oro en la Puerta de la Iglesia del antiguo Apisonchoc (sic) sobre el Tingo que esta en el Camino del valle, y en Campana en Sion el Moyobamba; el Luna; el Chipurana; el Caimarach, el Sañusi; el Paranapuray; y el Aypena: y en el tiene sus comberciones principales el Colegio de Misioneros de Ocopa.

RIO MARAÑON. El Rio Marañon nace de la Laguna de Lauricocha como a unas ocho leguas al NO. de Pasco, y atravesando con rapidez por el Occidente de las Provincias de Pataz, Caramarquilla, y Chachapoyas, va circulando hasta unas diez leguas al O. del meridiano de Lima, y luego entra del O al E en la Montaña Cerca de los 4 grados de Latitud en que se halla el Pongo donde vence la ultima Serrania, y por consiguiente termina la violencia de su Giro, desde cuyo parage ya es Navegable hasta la mar del N. con el nombre de Rio Marañon o de las Amazonas. Su grueso se aumenta por instantes recibiendo por el Sur al Rio Huallaga, uniendose despues al Ucayali, e incorporandosele los demas Rios abundantes que descienden de todas las Montañas Peruanas; y por el Norte recoge los caudalosisimos Rios que vajan de la parte de Quito.

Acompañan las Solitarias Riveras del Marañon los diez Pueblos que señala el Plano y como por las bueltas de los Rios nose ajustan las distancias Geograficas con las que se Navegan en los Viages, se expresaran aqui las leguas que distan de la Fortaleza de Zavatinga o Portugal.

Loreto o la Fortaleza Española, dista de Zavatinga 12 leguas. El Pueblo de Tevas 74. y el de Napo 104. El de Iquitos 132. El de Omaguas 154. La boca del Ucayali 164. El Pueblo de S.n Regis 184. El de Urarinas 224. La boca del Huallaga 234.

SERRANIAS

Ademas de la Cordillera R.l o Madre de los Andes que esta entre la Montaña y la Sierra que sigue desde Potosi hasta el Marañon al N. de Chachapoyas; y asi mismo la que corre toda nevada entre la Costa y la Sierra desde el Collao sobre el Cuzco hasta el Cerro de Huailillas en Guamachuco, hay Otras Cordilleras particulares que descendiendo de la principal de los Andes se internan y atraviesan lo mas recondito de las Montañas, refrigerandolas en algun modo aun que esten sin nieve, y las principales son las siguientes.

1ª La Cordillera que se halla al E del Ucayali, que sin embargo de lo que dista de la principal aun es bastante encrespada, llamada por el P.e Girbal Cordillera de los Remus, descende de los altos orientales de la Provincia de Sicasica, por entre el Yavari y el Ucayali, o entre el Beni y los Moxos.

2ª Otra que se presenta casi siempre encrespada y Pareja, descende del S. al N. de entre el Collao y Carabaya, dividiendo al Beni del Guilla-bamba hasta el desagüe del Rio de Tarma hacia el E.

3ª Otra que corre como unas diez leguas del O al E. entre las Cavezeras del Pachitea y el Rio de Tarma, desde los altos de Reyes hasta cerca de la union del Beni con el Apurimac, de donde varia su direccion hacia el N. como unas 60. leguas hasta los Cerros de S.n Carlos (en esta direccion ultima acompaña de cerca al Ucayali que corre por la parte del E.) y sigue esa Cordillera hasta cerca de la boca del Pachitea, en cuyo Rio termina el Gran Pafonal.

NOTAS AL CAPITULO

4^a Otra corre entre el Rio Huallaga y el Pachitea y Ucayali, de la qual descienden a este ultimo todos los Rios Occident.s de Manoa. Y otros infinitos ramos de Cordilleras menores van descendiendo casi por todas partes mas o menos dilatados, con los quales se forman y dividen los Rios particulares.

NACIONES

Por todo el Rio Apurimac y Guillabamba hasta los 13° de Latitud, y en el Rio Mantaro esta dispersa y sin mayor union entre si la Nacion de los Antis. Por el Rio de Tarma, Sonomoro; y Pafonal, los Antis que eran partidarios del Revelde Atahualpa, muy desunidos. Por el Beni y sus contornos inmediatos los Campas, los Piros, y algunos otros de poca consideracion. En las riveras del Ucayali entre el Pachitea y Beni los Conivos Señores del Ucayali muy unidos y a quienes respetan en toda esa Montaña, con otras Nacioncillas interpoladas. Desde el Rio llamado Manoa hasta el Pachitea en las riveras, y tierra adentro por el O. estan los Chipcos que es Nacion numerosa. En el Pachitea y en lo interior del Rio Aguaitia, se hallan los falsos Casivos y los Carapachos. En su respectivo Pais estan los Manos o Panos; y por el E. de todo el Rio Ucayali tierra adentro hasta el Pais incognito, se hallan los Mayorunas, Capanahuas, Rentus, Vinavis, Senti, Sinabu, Chunta, Ormigas.

REFLEXION SOBRE LA LINEA DIVISORIA

Las diferentes tentativas que han echo los Portugueses entrando por la desembocadura del Rio Yavari no dejan dudar los deseos que tienen de establecerse internandose por el, pero hasta aora no pudieron verificarlo, y los Españoles tampoco reconocieron ese Rio de los Moxos para el N. de modo que esta incognito todo el Pais que en el Plano se termina con la linea de trazos negros; y recelandose aun hoy que del Ucayali vaya algun Caño al Yavari, o que de este se facilite otra comunicacion entre ambos Rios (Como los Portugueses anhelan) es de sospechar que teniendo ellos la Fortaleza de Zavatinga sobre la boca del Yavari continuen sus incursiones por ese Rio, y consiguiendo pasar al Ucayali puedan llegar por el Rio Pachitea hasta las fronteras de Tarma y Huanuco.

Pero este recelo seria nulo si la división de limites se pudiese verificar con respecto a la situación de los Pueblos Españoles de Mojos, pues en presencia del Plano se ve que corriendo el Yavari del S. al N. y hallandose al Oriente de el la mitad de aquella Provincia, parece que naturalmente devia seguir la linea divisoria del S. al N. al Oriente de ese Rio hasta el Marañon (del modo que se indica en el Plano con letras rojas) y en ese caso la Fortaleza Portuguesa tambien devia quedar al Oriente de la boca del Yavari perteniciendo su situacion actual ala Corona de España, con cuyo medio ya no tenian lugar las expresadas sospechas."

*

Debemos agradecer al Señor Director del Museo Naval de Madrid por la autorización concedida para publicar los mapas de su valiosa colección; igualmente por las facilidades otorgadas para la reproducción fotográfica. Asimismo, debemos agradecer a la señorita Jefe de Investigaciones y a sus colaboradores que nos ofrecieron su valiosa asistencia.

*

Al investigador argentino de la historia naval, Capitán de Navío don Laureo H. Destéfani, le debemos información sobre los peruanos que ingresan como Guardiamarinas en la Armada Española, durante el tiempo precursor de la Independencia.

Epílogo

Ahora, un colofón a esta obra puede presentarnos algunas de las grandes ideas que han presidido el estudio.

La Marina —la mercante y la de guerra— no sólo aparece en los grandes sucesos de la Independencia y en la intimidad de ellos mismos; la Marina “precursora” y la Marina de Guerra se presentan con personalidad propia y entre ellas se dibuja la continuidad, que es la del Perú.

Al lado de la lucha en los días de Abascal y de Pezuela, está la organización del tiempo de San Martín y de Bolívar e igualmente hállase la guerra decisiva de esos años. Inmediatos y entrecruzados la pesca, el correo, el cotrabando, los corsarios, el comercio, los viajes y las distantes noticias de España.

Y largamente se estudia la presencia de la antigua Metrópoli en estos afanes del ocaso del Imperio. Vale aquí recordar una vieja noción que se halla expresa e implícita en la época que estudiamos. *“Trafalgar significa algo más que una batalla naval perdida. En aquellas aguas concluyó la influencia que ejercía nuestra Marina en los destinos militares y políticos de Europa. Asegurando a Inglaterra contra toda tentativa de invasión, constituyó la rota una de las causas lejanas de la caída de Napoleón y dió a los ingleses el imperio del mar, a pesar de contar España, después del gran desastre, con 70 grandes naves de guerra, entre navios y fragatas, además de otras muchas de menos importancia, que hubieran podido servir de base a una sólida reconstitución de su poder naval”*¹.

En fin, no puede olvidarse al pensar en España en el cuadro diverso que nos muestra a un hombre como Pezuela que se halla aislado y de algún modo perplejo y a Fernando VII sin

ayuda eficaz de las monarquías continentales y que es "...el representante de la postura más intransigente"².

El adelanto técnico del "barco a vapor", bien lo sabemos y lo expresamos en esta obra, es la gran presencia "revolucionaria" en el orden de la navegación, de los tiempos de viaje, de la seguridad y estabilidad de las naves, en fin, piénsase sin error alguno en el principio de una nueva época en los temas que tienen que hacer con la vida en el mar. Es el gran "personaje" de esos años que transforma el mundo del comercio y de las relaciones entre los hombres.

En 1817, en Sanlúcar, el doctor del Mármol, catedrático de Física Experimental en la Universidad de Sevilla, publica un bello opúsculo, de verdad antológico, "Idea de los Barcos de Vapor ó Descripción de su máquina, relacion de sus progresos é indicación de sus ventajas"³.

El texto de Mármol, en pleno reinado de Fernando VII, en los días de la lucha, es un elogio alegre y simpático en el cual se subrayan las virtudes de la nueva técnica y se piensa en el dominio de ésta sobre toda dependencia de los riesgos que vienen de la naturaleza.

"¿Y es menester mas que oir el nombre de barco de vapor para ver de una mirada cuanta resulta? El nos indica que no dependen ya nuestros viages de la inconstancia del viento, de la variedad de las corrientes, de la complicación de la maniobra. No es ya la ventura quien nos lleva sobre las aguas: es un agente el mas poderoso de la naturaleza, que no nos faltará, si no es por culpa nuestra, y que depende de nuestras manos disminuir ó aumentar. La hora de navegar no la señala ya la luna variable: la busca y escoge la voluntad del que navega. El seguir la derrota ahora ó luego, el mas veloz, ó mas tardo curso no viene ya del sopro del caprichoso viento: está al arbitrio de la mano, que saca una chispa, y la prende en el combustible: está en la mano, que agrega ó separa pábulo de una hoguera encendida. Un hombre, sin mas que encender, apagar, aumentar, ó disminuir un poco de fuego vé con indiferencia nacer, callar ó variar los vientos, correr, parar, ó revolverse las aguas. ¿Lo hubieran creido ni aun esperado los antiguos Palinuros, ó los modernos Colones, Magallanes, Dávises, Cooks, Draks y Baffines? ¿Qué piloto, qué navegante ahora dos siglos hubiera ni aun soñado lo que hoy tocamos de nuestras manos? ¿Y aun se duda, aun se arguye, aun...? ¡que ciegas que son las pasiones! ¡Que grosera que es la ignorancia!"⁴.

Con las definiciones de Lavoissier en la nomenclatura química y de Linneo en el campo de las plantas, cerca del anuncio

EPILOGO

del "fluido vacuno", al lado de las verificaciones científicas de Humboldt y de la preocupación por la salud del hombre que en el Perú encarna Hipólito Unánue, la fuerza del vapor en las rutas del mar perfecciona si se quiere el cuadro de unas horas en las cuales los avances en el orden científico y técnico están como en un amplio diagrama unidos y superpuestos a un variado conjunto de cambios políticos y de angustia por precisiones filosóficas.

Sería ocioso y no tendría carácter científico un debate que quisiera definir al Perú de manera radical y exclusiva como país marítimo o país andino. La historia, muy al contrario, se aleja de las visiones unilaterales para ofrecernos al Perú total e íntegro sin parcelas polémicas. En esta obra, pensamos, aparece una nación en la cual el mar es un elemento decisivo sin que esta afirmación niegue el valor análogo de las "tierras de adentro".

Al afirmar que el Perú es un país marítimo queremos decir, por enseñanza de la historia, que su destino no puede definirse sin la presencia de las cosas del mar. No pensamos que sólo la vida marinera describa la idiosincrasia de nuestro pueblo que precisamente se caracteriza por la unidad mestiza sobre la bella y original pluralidad de múltiples factores.

Del mismo modo que no podemos pensar en la Marina de Guerra del Perú sin advertirla entretrejida con la Marina Virreinal, de la misma manera, y con profundidad más grave, reitérase aquí el "retrato" de la Emancipación dentro de la continuidad de la vida del Perú. Nexo que se manifiesta en la formación de los hombres y en la subsistencia de los mismos criterios que persiguen la afirmación de lo peruano en diversos ángulos de la vida. Entre éstos vale como ejemplo, la actitud de Hipólito Unánue que con clara conciencia de lo peruano defiende el derecho nuestro sobre los frutos de la pesca. Esta una nueva lección de cómo, en la afirmación de Zubiri, el pasado vive en el presente y no hay improvisación en la vida de los pueblos.

La nación que se separa de España en la década de 1820 no es el Imperio que encuentra Pizarro en el siglo XVI, es una nueva nación, es la nueva sociedad que recuerda Vidaurre en 1817, obra de la convivencia entre el hombre español y el hombre incaico y el hombre africano.

Este es el Perú por el que luchan quienes crearon la Independencia; ésta la nación por la cual combate el pueblo anónimo, y éstos la sociedad y el espíritu a los que se une Guise con ánimo amplio y por los que muere José Olaya, en su sencilla generosidad de pescador.

NOTAS AL EPILOGO

1. CONDEMINAS MASCARO, F. ... *La Marina Militar Española*.— Vol. 1º, parte segunda, cap. XIV, p. 299.
2. DELGADO, Jaime... *La Pacificación de América en 1818*, en *Miscelánea Americanista*, T. I, p. 363.
3. DEL MARMOL, D.M.M. ... *Idea de los Barcos de Vapor ó Descripción de su máquina, relacion de sus progresos é indicacion de sus ventajas*.— Madrid, 1967, edición facsimilar.
4. *Ibidem*, pp. 37-38.

Bibliografía

- ABASCAL Y SOUSA, José Fernando de... *Memoria de Gobierno*.— Sevilla, 1944.
- ALCEDO, Antonio de... *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América*.— Madrid, 1786-1789.
- ALVAREZ JONTE, Antonio... *Diario general de los acontecimientos mas notables de la Escuadra Nacional de Chile desde la noche del 14 de Enero de 1819 en que zarpó de Valparaíso*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. 2º. Lima, 1971.
- ANDREWS, José... *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica en los años 1825 y 1826*.— Buenos Aires, 1920.
- ARANDA, Ricardo... *Colección de Los Tratados*.— Lima, 1890-1907.
- ARIAS TELJEIRO, José... *Diarios (1828-1831)*, en Documentos del Reinado de Fernando VII.— Pamplona, 1966-1967.
- ARRUS, M. Darío... *El Callao en la época del coloniaje antes y después de la catástrofe de 1746*.— Callao, 1904.
- AVILES Y DEL FIERRO, Marqués de Avilés, Gabriel de... *Memoria*.— Lima, 1901.
- BARREDA, Felipe A. ... *Al servicio del Perú*.— Lima, 1958.
- BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, 1961-1962.
- BERNARD, Tomás Diego... *Las Concepciones Navales de San Martín y la Escuadra Libertadora. El Callao, Atalaya del Pacífico, en San Martín y el Mar*.— Buenos Aires, 1962.
- BOLIVAR, Simón... *Obras Completas*.— La Habana, 1947.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- BRAUN MENENDEZ, Armando... *San Martín y la Expedición Libertadora del Perú*, en *San Martín y el Mar*.— Buenos Aires, 1962.
- BROWN, Guillermo... *Memorias del Almirante Brown*.— Buenos Aires, 1957.
- BULNES, Gonzalo... *Historia de la Expedición Libertadora del Perú (1817-1822)*.— Santiago de Chile, 1887-1888.
- BURZIO, Humberto F. ... *Capitán de Navío Hipólito Bouchard al servicio de la Marina de Guerra del Perú*, en *Cuarto Congreso Internacional de Historia de América*, T. IV.— Buenos Aires, 1966.
- San Martín y el Mar*, en *San Martín y el Mar*.— Buenos Aires, 1962.
- CAILLET-BOIS, Ricardo... *Brown y Bouchard en el Pacífico*.— Buenos Aires, 1930.
- CAILLET-BOIS, Teodoro... *Historia Naval Argentina*.— Buenos Aires, 1944.
- CARRION ORDONÉZ, Enrique... *Pereyra y el Perú*, en *Boletín del Instituto Riva Agüero*, N° 8.— Lima, 1969-1971.
- CATALOGO DE LA MAPOTECA (del siglo XVI al siglo XX), publicación del Ministerio de Relaciones Exteriores, por Carlos Ortiz de Zevallos Paz Soldán. Lima, 1957.
- CENSOR DE LA REVOLUCION. Santiago de Chile, 1820.
- CLUTE, John W. ... *Atlas Internacional*.— México, 1965.
- COCHRANE, Tomás... *Servicios Navales*.— Londres, 1859.
- COLECCION DOCUMENTAL DE LA INDEPENDENCIA DEL PERU. *La acción patriótica del Pueblo en la Emancipación. Guerrillas y Montoneras*. T. V, investigación, recopilación y prólogo por Ella Dunbar Temple.— Lima, 1971.
- Asuntos Militares*. T. VI, prólogo, compilación y ordenamiento por el Gral. E.P. Felipe de la Barra.— Lima, 1971-1973.
- La Marina 1780-1822*. T. VII, edición y prólogo de Julio J. Elías.— Lima, 1971.
- Asuntos Económicos. Informes y Oficios del Tribunal del Consulado*. T. XXI, edición y prólogo de Alberto Tauro.— Lima, 1971.
- Documentación Oficial Española*. T. XXII, compilación y prólogo por Guillermo Lohmann Villena.— Lima, 1972.
- La poesía de la Emancipación*. T. XXIV, recopilación y prólogo de Aurelio Miro Quesada Sosa.— Lima, 1971.
- CONDEMIRAS MASCARO, F. ... *La Marina Militar Española*.— Barcelona, 1930.
- CORTES, José Domingo... *Diccionario Biográfico Americano*.— París, 1875.
- DELGADO, Jaime... *La Independencia de América en la Prensa Española*.— Madrid, 1949.

BIBLIOGRAFIA

- La Pacificación de América en 1818*, en *Miscelánea Americanista*, T. I.— Madrid, 1951.
- DEL MARMOL, D.M.M. ... *Idea de los Barcos de Vapor, ó Descripción de su máquina, relación de sus progresos, é indicación de sus ventajas*.— Madrid, 1967.
- DENEGRI LUNA, Félix; NIETO VELEZ S. J., Armando; TAURO, Alberto; DURAND FLOREZ, Luis... *Antología de la Independencia del Perú*.— Lima, 1972.
- DESTEFANI, Láureo H. ... *La Acción Corsaria Precursora de la Independencia del Perú*.— en *Anales del IV Congreso Nacional de Historia del Perú*, Lima, 1967.
- El curso en la Emancipación Hispanoamericana*, en *Cuarto Congreso Internacional de Historia de América*, T. IV.— Buenos Aires, 1966.
- DIARIO DE LIMA, Lima, 1790-1793.
- DIAZ-TRECHUELO, María Lourdes... *La Real Compañía de Filipinas*.— Sevilla, 1965.
- DICCIONARIO DE HISTORIA DE ESPAÑA. *Revista de Occidente*, Madrid, 1952.
- EGUIGUREN, Luis Antonio... *El Martir Pescador José Silverio Olaya y los Pupilos del Real Felipe*.— Lima, 1945.
- EL CONTRA ALMIRANTE CARRASCO, en *Anales Universitarios del Perú*, T. IV. Lima, 1870.
- EL INVESTIGADOR, *Lima*, 1813-1814.
- EL PACIFICADOR DEL PERU, Lima, Huaura, La Barranca, 1821.
- EL PERUANO, Lima, 1812.
- EL PERUANO, Lima, 1826.
- EL TRIUNFO DEL CALLAO, *Lima*, 1824-1825.
- ELIAS, Julio J. ... *Acotación Naval en Gotoero*, en *Revista de Marina*. La Punta-Callao, 1964-1965-1966.
- Fuentes*.— Lima, 1958-1960.
- ENCINA, Francisco Antonio y CASTEDO, Leopoldo... *Resumen de la Historia de Chile*.— Santiago de Chile, 1956.
- ETCHEPARABORDA, Roberto... *Un pretendiente al trono de los Incas: el Padre Juan Andrés Ximénez de Leon Manco Capac*, en *Cuarto Congreso Internacional de Historia de América*. T. I.— Buenos Aires, 1966.
- FAIVRE, Jean-Paul... *L'expansion française dans le Pacifique de 1800 á 1842*.— Paris, 1953.
- FEBRES VILLAROEEL, Oscar... *La crisis agrícola en el Perú en el último tercio del siglo XVIII*, en *Revista Histórica*, T. XXVII.— Lima, 1964.
- FERNANDEZ ALMAGRO, Melchor... *La Emancipación de América y su Reflejo en la Conciencia Española*.— Madrid, 1944.
- FLETCHER, R. A. ... *Steam Ships. The story of their development to the present day*.— London, 1910.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- GACETA DE LIMA. Lima, 1813-1820.
- GACETA DEL GOBIERNO. Lima, 1821-1826.
- GALVAN MORENO, C. ... *Bandos y Proclamas del General San Martín*.— Buenos Aires, 1947.
- GALVEZ, Anibal... *El Real Felipe*.— Lima, 1907-1909.
- GARCIA CAMBA, Andrés... *Memorias para la Historia de las Armas Españolas en el Perú*.— Madrid, 1946.
- GAZETA MINISTERIAL DE CHILE 1818, Santiago de Chile, 1952.
- GIL DE TABOADA Y LEMOS, F. Francisco... *Memorias*.— Lima, 1859.
- GOLOVNIN, Vasili Mikhaïlovitch... *Viaje alrededor del Mundo en la Corbeta "Kamtchatka" en 1817, 1818 y 1819*.— (cap. II y III) citado por PACHECO VELEZ, César... *Un testimonio ruso sobre el Perú de 1818*, en *Revista Histórica*, T. XXX.— Lima, 1967.
- GUIA DE FORASTEROS. Lima, 1802-1826.
- GUIA POLITICA, ECLESIASTICA Y MILITAR DEL VIRREYNATO DEL PERU PARA EL AÑO DE 1796, compuesta por Joseph Hipólito Unanue.
- GUILLEN Y TATO, Julio F. ... *Indice de los Papeles de la Sección de Corso y Presas*.— Madrid, 1953-1954.
- Indice de los Papeles de Expediciones de Indias*.— Lima, 1953.
- HAENKE, Tadeo... *Descripción del Perú*.— Lima, 1901.
- HAIGH, Samuel... *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*.— Buenos Aires, 1920.
- Bosquejo del Perú entre 1826 y 1827*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 3°.— Lima, 1971.
- HALL, Basilio... *El General San Martín en el Perú*.— Buenos Aires, 1920.
- LAFUENTE, Modesto... *Historia General de España*.—Madrid, 1850.
- LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado*.— Lima, 1972.
- LEQUANDA, José I. de... *Descripción Geográfica de la Ciudad y Partido de Truxillo*, en *Mercurio Peruano*, T. VII, N° 247. Lima, 1965.
- Descripción Geográfica del Partido de Piura*, en *Mercurio Peruano*, T. VIII, N° 263.— Lima, 1965.
- Descripción Geográfica del Partido de Saña ó Lambayeque*, en *Mercurio Peruano*, T. IX, N° 285.— Lima, 1965.
- MACERA DALL'ORSO, Pablo y MARQUEZ ABANTO, Felipe... *Informaciones geográficas del Perú Colonial*, de la *Revista del Archivo Nacional del Perú*. Lima, 1964.
- MANNING, William R. ... *Correspondencia Diplomática de los Estados Unidos concerniente a la Independencia de las Naciones Latinoamericanas*.— Buenos Aires, 1930-1932.

BIBLIOGRAFIA

- MANTILLA, Manuel F. ... *San Martín*.— Buenos Aires, 1913.
- MARIATEGUI, Francisco Javier... *Anotaciones a la historia del Perú independiente de don Mariano Felipe Paz Soldán (1819-1822)*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. 2º, Anotación XVIII.— Lima, 1971.
- MARIATEGUI ARELLANO, José Carlos... *Onís y la Emancipación Americana*.— Tesis para optar el grado de Bachiller en la Facultad de Letras de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, 1951.
- MARIATEGUI Y CISNEROS, Salvador... *Biografía del Almirante Ignacio Mariátegui Prócer Marino del Perú*.— Lima, 1957.
- MARTIN DE GARAY Y LA REFORMA DE LA HACIENDA (1817), en Documentos del Reinado de Fernando VII, Navarra, 1967.
- MATRAYA, Juan José... *El Moralista Filaléthico Americano o El Confesor Imparcial*.— Lima, 1819.
- MEDINA, José Toribio... *La Expedición de Corso del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico*.— Buenos Aires, 1928. *La Imprenta en Lima*.— Santiago de Chile, 1904-1907.
- MELENDEZ, Carlos y VILLALOBOS, Hilario... *Gregorio José Ramírez*.— San José, 1973.
- MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*.— Lima, 1907-1911.
- MELLET, Julián... *Impresiones sobre el Perú en 1815*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 1º.— Lima, 1971.
- MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*.— Lima, 1963. *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*.— Lima, 1932-1934.
- MERCURIO PERUANO, Lima, 1791-1795.
- MINERVA PERUANA, Lima, 1805-1810.
- MILLER, Guillermo... *Memorias*.— Londres, 1829. *Resumen de los servicios del General Miller en Sud América*.— Lima, 1861.
- MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín y de la Emancipación Sud-Americana*.— Buenos Aires, 1888.
- NUÑEZ, Estuardo... *Los Viajeros Extranjeros en la Independencia del Perú*, en Quinto Congreso Internacional de Historia de América, T. III, Lima, 1972.
- NUÑEZ, Estuardo y PETERSEN G., Georg... *El Perú en la obra de Alejandro Humboldt*.—Lima, 1971.
- ODRIOZOLA, Manuel de... *Documentos Literarios del Perú*.— Lima, 1863-1877.
- OLIVARES, Emilio... *Los Valle-Riestra en el Perú*, en Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas, N° X.— Lima, 1957.

- OTERO, José Pacífico... *El Genio Estratégico de San Martín en el Dominio Naval*, en San Martín y el Mar.— Buenos Aires, 1962.
Historia del Libertador Don José de San Martín.— Buenos Aires, 1932.
- OVIEDO, Juan... *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes*.— Lima, 1861-1872.
- PACHECO VELEZ, César... *Un testimonio ruso sobre el Perú de 1818*, en Revista Histórica, T. XXX.— Lima, 1967.
- PAROISSIEN, James... *Anotaciones para un Diario* (agosto 18 de 1820-marzo 19 de 1821), en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVI, vol. II.— Lima, 1971.
- PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*.— Lima, 1877.
Atlas Geográfico del Perú.— París, 1865.
Historia del Perú Independiente.— Lima, 1870 y 1874.
- PERALES MEJIA, César A. ... *Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú*, en Revista de Marina. La Punta-Callao, 1962-1963.
- PEZUELA, Joaquín de la... *Memoria de Gobierno del Virrey Joaquín de la Pezuela*.— Sevilla, 1947.
- PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Fuentes Históricas Peruanas*.— Lima, 1963.
- PORTER, David... *Recorrido por la Costa Peruana en 1813*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 1°. Lima, 1971.
- PROCTOR, Roberto... *Narraciones del Viaje por la Cordillera de los Andes y Residencia en Lima y otras partes del Perú en los años 1823 y 1824*.— Buenos Aires, 1920.
- PUENTE CANDAMO, José A. de la... *Declaración de un agente Sanmartiniano*. Declaración de don José García, en Mar del Sur, N° 12. Lima, 1950.
La Misión del Marqués de Valle Umbroso y de Antonio Seoane, en Revista Histórica, T. XXI. Lima, 1954.
San Martín y el Perú Planteamiento Doctrinario.— Lima, 1948.
San Martín y Pezuela frente a la Emancipación del Perú, en Mar del Sur, N° 12, Lima, 1950.
Reglamento para el Comercio Libre (1778), en La Emancipación en sus textos. El Estado del Perú, T. I, Lima, 1959.
Un epistolario argentino sobre el Perú (1820-1823). *Correspondencia entre Miguel Otero y Francisco de Paula Otero*, en Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, T. III.— Buenos Aires, 1966.
Viaje de Valparaiso al Callao y Lima (1823), en La Emancipación en sus textos. El Estado del Perú, T. I.— Lima, 1959.

BIBLIOGRAFIA

- QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes y Decretos*.— Lima, 1831-1845.
- RAMOS PEREZ, Demetrio... *La Expedición Naval de 1815, al Pacífico en función de un proyecto que se adelantaba al plan de San Martín*, en Quinto Congreso Internacional de Historia de América, T. III.— Lima, 1972.
- RATTO, Héctor R. ... *Historia de Brown*.— Buenos Aires, 1939. *La Expedición de Malaspina*.— Buenos Aires, 1945.
- REGALADO, Liliana y SALINAS, María... *Apuntes sobre la actitud del Consulado limeño en la etapa emancipadora*, en Quinto Congreso Internacional de Historia de América, T. III.— Lima, 1972.
- RIVA AGÜERO, José de la... *Manifestación Histórica y Política de la Revolución de la América y más especialmente de la parte que corresponde al Perú, y Río de la Plata*, en Boletín del Museo Bolivariano, Año II, N° 14. Lima, 1930.
- RODIL, José Ramón... *Memoria del Sitio del Callao*.— Sevilla, 1955.
- RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra de la Independencia del Perú desde 1818 hasta 1826*.— Santiago de Chile, 1946-1949.
- ROMERO, Fernando... *En recuerdo de Guise*, en Revista de Marina, N° 2, vol. 342, mayo y abril de 1973. *Rodríguez de Mendoza. Hombre de Lucha*.— Lima, 1973.
- ROSAS CUADROS, Emilio... *El Prócer Francisco de Vidal y su contribución a la Emancipación del Perú*.— Lima, 1971.
- SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Apéndice al Diccionario Histórico Biográfico del Perú*.— Lima, 1935-1938.
- STEVENSON, William Bennet... *Memorias sobre las campañas de San Martín y Cochrane en el Perú*, en la Colección Documental de la Independencia del Perú, T. XXVII, vol. 3°.— Lima, 1971.
- STIGLICH, Germán... *José O. Laya y otros patriotas chorrillanos que actuaron a favor de la Independencia del Perú*.— Lima, 1923.
- TANZI, Héctor José... *Aspectos jurídicos del curso en la guerra de la Independencia*, en Cuarto Congreso Internacional de Historia de América, T. IV.— Buenos Aires, 1966.
- TORATA, Conde de... *Documentos para la Historia de la Guerra Separatista del Perú*.— Madrid, 1895-1898.
- TORRENTE, Mariano... *Historia de la Revolución Hispano-Americana*.— Madrid, 1829-1830.
- TORRES LANZAS, Pedro... *Independencia de América*.— Madrid, 1912.
- URTEAGA, Horacio... *Un inédito valioso*, en Revista Histórica, T. II.— Lima, 1907.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*.— Lima, 1969.
- VARGAS, Nemesio... *Historia del Perú Independiente*.— Lima, 1903-1942.
- VARGAS UGARTE, Rubén... *De 1818 a 1824*, en el Boletín del Museo Bolivariano, Año 1, N° 12.— Lima, 1929.
- Historia General de Perú*.— Lima, 1966-1971.
- Informe del Tribunal del Consulado de Lima, 1790*, en Revista Histórica, T. XXII.— Lima, 1955-1956.
- La Carta a los Españoles Americanos de Don Juan Pablo Viscardo y Guzmán*.— Lima, 1971.
- Manuscritos Peruanos en las Bibliotecas del extranjero*.— Lima, 1935-1957.
- VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*.— Lima, 1929.
- VILLALOBOS, Sergio... *El Comercio y la crisis colonial*.— Santiago de Chile, 1968.
- WARD, Bernardo... *Proyecto Económico*.— Madrid, 1779.
- WEBSTER, C. K. ... *Gran Bretaña y la Independencia de la América Latina (1812-1830)*.— Buenos Aires, 1944.
- YRARRAZAVAL LARRAIN, José Miguel... *San Martín y sus Enigmas*.— Santiago de Chile, 1949.

*

Como se consigna en cada caso en las notas correspondientes que aparecen al fin de cada capítulo, se han consultado los siguientes archivos: archivo Alvaro de Bazán de la Marina Española, archivo General de Indias de Sevilla, archivo Gutierrez de Quintanilla, archivo Histórico Militar del Perú, archivo Histórico del Ministerio de Hacienda y Comercio, archivo Naval del Perú, archivo de Don Bernardo O'Higgins, archivo de Riva Agüero, archivo de San Martín, archivo del Museo Nacional de Historia.

BIBLIOGRAFIA

Igualmente se han consultado papeles del archivo de la familia Eyzaguirre, publicado por Jaime Eyzaguirre; de Lord Cochrane, a través de la investigación del Capitán de Navío Max Justo Guedes; del archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores; del archivo del Ministerio de Marina y del epistolario de Bolívar en la versión que aparece citada en el lugar pertinente.

Solamente se consignan en esta bibliografía las obras editadas en el texto de manera expresa y directa.

Indice de Ilustraciones

	Pág.
Carta de las Costas de Arequipa. Museo Naval de Madrid.	
Carta de las Costas desde Ancón hasta Ica. Museo Naval de Madrid.	28 32
Hipólito Unanue. Grabado A. F. Lemaitre, Quai de l'Horloge, Nº 23, propiedad de Jorge Alayza Grundy.	37
José Baquíjano y Carrillo. Oleo de la Colección de José de la Riva Agüero y Osma, hoy del Instituto Riva Agüero.	38
Oficio de Manuel Olaguer Feliú al Virrey Joaquín de la Pezuela. Lima, 25 de noviembre de 1820. Archivo General de la Nación.	50/52
"Costas desde Eten hasta las Puntas de la Aguja y de Pisura...". Museo Naval de Madrid.	54
Carta de la Costa del Perú desde el Paralelo de 7. grados hasta el de 21. grados 45. minutos de Latitud S. Museo Naval de Madrid.	56
Oficio de Martín Jorge Guise. Arica, 13 de junio de 1823. Archivo del autor.	59
"Plano de la Costa y Calas contenidas entre Morro Solar, y Pueblo de los Chorrillos". Museo Naval de Madrid.	72

	Pág.
" <i>Carta Esferica del Mar del Sur, comprehende desde la 26° de Latitud hasta los 12.</i> ". Museo Naval de Madrid.	79
" <i>View of the Fortress of Callao and City of Lima. Perú</i> ". Acuarela de la colección Juan Miguel Bákula.	89/90
" <i>Plano general del Reyno del Perú en la America Meridional...</i> ". Museo Naval de Madrid.	91/92
Documentos sobre contribuciones y cupos para el sostenimiento de la guerra. Archivo del autor.	96/100
Portada del artículo de José Baquijano y Carrillo sobre el comercio del Perú, en <i>Mercurio Peruano</i> , 20 de marzo de 1791.	107
Reglamento Provisional de Comercio, en Suplemento a la <i>Gaceta del Gobierno</i> . Del N° 33.	116/119
Pasaportes otorgados a José Bernardo Tagle y Portocarrero, Marqués de Torre Tagle. Colección Javier Ortiz de Zevallos.	159/162
Noticias particulares del <i>Diario de Lima</i> , 15 de marzo de 1791. Biblioteca del Instituto Riva Agüero. Lima.	169
Caudales y frutos extraídos del Puerto del Callao para el de Cádiz en los meses de abril, mayo, junio y diciembre de 1791, en el <i>Mercurio Peruano</i> , del 18 de diciembre de 1791.	172
Biblioteca del Instituto Riva Agüero. Lima.	172
Hoja de Registro de la fragata <i>Gertrudis</i> . Archivo del autor.	177
Idea de los Barcos de Vapor. Edición facsimilar del Museo Naval de Madrid.	179
Oficio de Antonio Vacaro al Virrey don Joaquín de la Pezuela. Callao, 2 de diciembre de 1820. Archivo General de la Nación.	195/196
" <i>Plano de la Yntendencia de Arequipa</i> ". Museo Naval de Madrid.	201
" <i>Plano general de las Montañas Orientales al Reyno del Perú...</i> ". Museo Naval de Madrid.	202
Comunicación de don Pedro José de Zárate y Navia, Marqués de Montemira. Archivo del autor.	205
Portada del relato del viaje de Robert Proctor. Londres, 1825. Biblioteca Nacional.	237

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Fragmento del estudio de Baquijano y Carrillo sobre el comercio, en el <i>Mercurio Peruano</i> , 27 de marzo de 1791.	253
" <i>Costas desde Payta hasta Guayaquil...</i> ". Museo Naval de Madrid.	295
Decreto del Protector del Perú. Public Record Office.	
Texto fotográfico en el Archivo Naval del Perú, Callao.	296
" <i>Chart of H.M.S. Conways</i> ", por L.A.B. Becher, y Mr. H. Foster. Biblioteca Nacional.	299
Textos que consideran el comercio del Callao " <i>Con los demás puntos de la tierra</i> ". Public Record Office. Texto fotográfico en el Archivo Naval del Perú, Callao	316/317
Decreto del Supremo Delegado. Lima, 10 de abril de 1822. Archivo del autor.	336/337
" <i>Resumen General de los Caudales, Frutos, y efectos que han entrado en España de la América...</i> ", en el <i>Diario de Lima</i> , del 8 de enero de 1791. Biblioteca del Instituto Riva Agüero, Lima.	344/345
Presupuesto del caudal que se necesita para las atenciones del Apostadero de Marina en el mes de noviembre de 1820. Archivo General de la Nación.	362/372
" <i>Plano de la Quebrada y Caleta de Quilca</i> ". Museo Naval de Madrid.	375
" <i>Plano de las Yntendências de Huancavelica y Guamánaga</i> ". Museo Naval de Madrid.	376
Portada del diario de viaje de Basilio Hall. Edimburgo, 1824. Biblioteca Nacional.	405
Pasaporte otorgado por la Suprema Junta Gubernativa del Perú el 5 de diciembre de 1822. Archivo Emilio Gutiérrez de Quintanilla.	406
Planos de los puertos de Quilca, Ilo, Iquique, Pisco, Guanchaco, Pacasmayo y Copiapó. Museo Naval de Madrid.	418
" <i>Plano de la Quebrada, y Fondeadero de Quilca...</i> ". Museo Naval de Madrid.	422
" <i>Carta de las Costas desde el Callao hasta Santa...</i> ". Museo Naval de Madrid.	442
" <i>Plano del Puerto de las Salinas de Huacho...</i> ". Museo Naval de Madrid.	448
	537

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	Pág.
Plano que comprende desde Ancón hasta Chilca. Museo Naval de Madrid.	453
" <i>The Village of Guacho-Peru. H.M. Ship Tartar in the Roads</i> ". Acuarela de la colección Juan Miguel Bákula.	454/455
" <i>Plano de la Yntendencia del Cuzco</i> ". Museo Naval de Madrid.	456
" <i>Sonda de la Costa y Surgideros de Santa...</i> ". Museo Naval de Madrid.	462
Permiso concedido por José de San Martín a Juan Buchanan, Capitán del bergantín <i>María</i> . Colección Javier Ortiz de Zevallos.	476/478
Parte de Jorge Young, Capitán del Puerto de Chorrillos, 22 de julio de 1825. Archivo Naval del Perú, Callao.	495

A.G.I.	Archivo General de Indias
A.H.M.H.C.	Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda y Comercio
A.H.M.P.	Archivo Histórico Militar del Perú
D.A.S.M.	Documentos del Archivo San Martín