CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO II



LIMA, PERU

MINISTERIO DE MARINA

CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO II

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 985.03359/V18
Nro. Inv.: 1828 T. II ej 2
Fecha: 08 V 15

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LIMA, PERU - 1980

© José Valdizán Gamio

© De esta edición:
Ministerio de Marina del Perú: Dirección General de Intereses Marítimos

Queda prohibida la reproducción parcial o total de esta obra, conforme a la ley peruana de derechos de autor

Sobrecubierta: Josué Valdez

Fotografías: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y Archivo del Autor

Impreso en el Perú

Talleres gráficos de Editorial Científica S.R.L.
Pasaje La Calera 290 - Ate, Vitarte

Agradecimiento

Esta obra sólo intenta descorrer la aldaba de una monumental portada que era necesario abrir.

En el fondo, se halla aún la inagotable fuente de una Historia Naval *que enorgullece a todos los peruanos. Yace dentro de una especie de profunda cava que guarda, con patriótica unción —como una suerte de tabernáculo— el generoso vino de tanta sangre de innúmeros marinos heroicos que la vertieron por el honor y la defensa del Perú, sin titubear en sacrificarse cuando el caso llegó.*

Algunos postigos de dicho portón ya se han abierto. A través de ellos hemos escanciado tal vez una parte de los múltiples cálices depositarios de sus proezas. Pero aquel vino histórico era todavía fresco y permanece aún relativamente nuevo.

Quedan aún muchos copones añejos por catar. He allí el trabajo que se ha emprendido para rescatarlos en esta obra, sobre todo por la solera y el regusto que los ha de distinguir merced al tiempo transcurrido: han pasado ya varios siglos desde que las primeras cepas brotaron.

Mientras tanto el autor desea expresar sus agradecimientos a quienes creyeron en su idea y contribuyeron a patrocinarla, al comprender que una Historia Naval *debe rastrearse desde sus épocas primigenias hasta sus nuevos tiempos. Solamente así se tornará más completa. Valgan pues los siguientes testimonios:*

Al Dr. Luis E. Valcárcel Vizcarra, varias veces Presidente de nuestra Academia de la Historia y su actual Vicepresidente, quien con su importante y didáctico pensamiento prologó esta obra.

Al señor Vicealmirante, Mario Castro de Mendoza, —actual Ministro de Marina, hombre de mar y acucioso investigador de nuestro pasado histórico— con toda justicia por su entusiasta apoyo.

A la Dirección General de Intereses Marítimos, a nuestro Museo Naval como un todo —y por extensión gratísima— a todas las personas y entidades que han secundado con sus esfuerzos este modesto trabajo y la edición que hoy sale a la luz, con la seguridad de que, como todas las investigaciones históricas que se llevan a cabo con buena voluntad, tendrá que ser perfectible por su misma naturaleza así como por los futuros hallazgos que se realicen dentro de nuestro riquísimo pretérito, hasta que, soslayando las propias limitaciones del autor, lleguen a revertir esta suerte de narrativa primigenia en la Historia Naval *completa e integral que el Perú se merece.*

A todos, mi más sincero reconocimiento.

JOSE VALDIZAN GAMIO

Capítulo IX

Quehaceres navales de los Virreyes ante el espionaje y corso de Holanda. La amenaza corsaria de Brouwer. San Francisco Solano, el patrono de la mar del sur

EL ESPIONAJE HOLANDES

La sospechosa precisión con que se presentaron en la Mar del Sur los barcos holandeses al comenzar el siglo XVI, no fue obra de la casualidad sino consecuencia de un bien orientado espionaje. En el caso de L'Hermite, por ejemplo, sus fuerzas navales arribaron a Arica en la fecha en que debió zarpar la "armadilla de la plata" pero ésta había salido anticipadamente. Corroborada tal noticia los marinos nassauenses volvieron a hacerse a la vela con rumbo al Callao, llegando a sus proximidades el día 7 de mayo de 1624. Iniciaron el bloqueo del puerto dos días más tarde luego de un alistamiento previo.

Esta vez L'Hermite fue muy puntual en su arribo, desde que todos sus informes concurrían sobre la fecha arriba expresada. Y esperó así que zarparan los galeones que llevarían alrededor de 8,000.000 de pesos hasta Panamá, consciente de que por haberse aproximado al Callao desde el sur tenía el barlovento a su favor, desde que en tal zona y época del año predominan los vientos Alisios que vienen generalmente del Sudeste. De avistarse las codiciadas velas dejando el puerto, hubiésele resultado sencilla su persecución y captura. Pero el destino volvió a jugarle una mala pasada conjugando dos inesperadas circunstancias que motivaron una reconsideración del Almirante L'Hermite, así como el tomar otra nueva decisión que se adaptase al verdadero estado de cosas:

1ª—Que habiendo resultado efectivas tanto las gestiones del Inquisidor D. Juan de Mañeza, cuanto del General D. Tomás de Larraspuru ante el Virrey, solicitándole que autorizase un adelanto

en la fecha de zarpe, la armadilla de la plata se hizo a la mar el 3 de mayo de 1624, considerando los grandes inconvenientes que habían causado en España los anteriores retrasos, y, especialmente, la remesa de tesoros y caudales que se hizo a la península durante el año de 1622.[1]

2ª—Que asimismo, al haber capturado los holandeses el día 7 de mayo y mientras arribaban al Callao un modesto chinchorro español, su patrón, D. Francisco de la Carrera, muy astutamente tergiversó las declaraciones hechas a los holandeses por unos negros que traía como tripulantes. Habiéndoles informado éstos que los barcos con la plata llevaban tres *días de ventaja —lo cual era verdad y significaba una estupenda noticia para los incursores— díjoles "que por la defectuosa pronunciación del castellano debía entenderse en realidad* trece *días, ventaja que evidentemente... ya no podía descontar. Por esto, L' Hermite optó por abandonar todo intento de persecusión de la armadilla, y concentrar sus esfuerzos en el bloqueo del Callao"*[2].

Como después de tan largo viaje y tantas penurias, resultaría de veras súbita la decisión de abandonar todo intento de búsqueda posterior y aceptar candorosamente la versión del maestre, cabe suponer —dentro de la interpretación histórica— que el Almirante holandés fuertemente afectado por la enfermedad que le venía consumiendo físicamente y disminuyendo sus facultades anímicas, no quiso o no pudo proseguir indagando y optó por escoger el camino más fácil y seguro. Máxime, teniendo en cuenta la posibilidad latente de hallar en el puerto el resto de la plata destinada a enviarse en el "navío del Rezago". Al tomar tal actitud y establecer el bloqueo del puerto chalaco, L'Hermite fuera de permanecer en su barco sin sujetarse a trajines marineros que podían arruinar totalmente su escasa salud, mantenía el mando de los expedicionarios, cumplía su principal objetivo, y si sus subalternos se veían amparados por la suerte y ésta les sonreía, tal vez podría culminar su empresa con el mayor de los éxitos.

Las informaciones suministradas por sus espías asegurábanle que el Callao era casi un puerto abierto. Nuestro conocido, el carpintero de ribera Adrián Rodríguez (que, como hemos visto, fue condenado a galeras por la Santa Inquisición acusado de hereje contumaz), había sido uno de sus principales informantes acerca de la seguridad militar del territorio.

El historiador peruano Lohmann Villena piensa que el mentado Rodríguez era en realidad un holandés natural de Leiden, quien habiendo llegado al Nuevo Continente con la expedición de Oliver van Noort allá por el año de 1600, fue uno de los veintiséis que desembarcaron en Valparaíso en aquella época. Añade igualmente que recorrió una buena parte del Perú, efectuando una

INSIGNE VICTORIA QVE EL SENOR MARQVES DE GVADALCAZAR, VIRREY EN EL Reyno del Piru, ha alcançado en los puertos de Lima, y Callao, contra vna armada poderosa de Olanda, despachada por orden del Conde Mauricio. Dase cuenta de como el enemigo llevava intento de cogerla plata de su Magestad: y el desastrado fin que tuvo por mano de los Españoles. Auisase tambien de vna declaracion que hizo vn soldado del enemigo, Frances de Nacion, y en su profession Catolico, llamado Iuan de Balas, que huyó de su exercito, ante el señor Virrey, a ocho de Enero deste año de 1625.

PARA QVE NOTEMOS ESTE ANO DE mil y seyscientos y veynte y cinco por el mas feliz y dichoso que en nuestros tiempos hemos alcançado a ver, dando a Dios por ello inmensas gracias, que se ha seruido de mostrar su diuino poder en fauor desta dichosa, y bien afortunada Monarquia de España, diré en este papel el desastrado fin que el enemigo ha tenido con su armada en los mares del Sur, acercandose, y aun entrado en los puertos de Lima, Callao, y sus islas, hasta el Reyno de Chile donde fue su total ruyna y destruycion por mano de los Españoles.

Impreso español del año 1625, exaltando la victoria del virrey de Guadalcázar contra la flota holandesa del almirante L' Hermite. (Archivo: Van Poll, reproducción facsimilar).

descripción que citó en varios pasajes el cosmógrafo Juan de Laet. También apunta Lohmann Villena que dicho espía holandés realizó varios viajes a su país de origen y regresó a América, habiendo reconocido detenidamente algunos puntos importantes de Santo Domingo, de Nueva España (San Juan de Ulúa) y Panamá (Portobelo)[3].

Joris van Spilbergen, cuando vino hasta el lado americano del Pacífico, también desembarcó y dejó a algunos de sus tripulantes que, a la larga, prestaron valiosos servicios como espías de Holanda por hallarse juramentados a su causa pese a no ser nativos de ese país. Tales fueron los casos, por ejemplo, de Nicolás de la Porte, francés de origen; Andreas Heinrich o Phillipp Hansen, oriundos de Emden y Königsberg respectivamente, quienes desembarcaron en Huarmey allá por el año de 1615.

En el capítulo anterior se ha visto cómo un regular número de tripulantes de la Armada Nassauense —que llegaron a las aguas del Mar del Sur con L'Hermite— desertaron y se refugiaron en el lado español, alegando estar cansados de las penurias, malos tratos y deficiente alimentación que tenían que soportar a bordo de sus barcos. Algunos de ellos, según parece, radicados posteriormente en los alrededores de Lima o en chácaras aledañas, se mezclaban con indios y negros descontentos para soliviantarlos y diseminar doctrinas contrarias al orden imperante. Estas actitudes no pasaron desapercibidas, dándose el caso de que algunas voces de alarma se levantaran en el Cabildo de Lima para prevenir al Virrey. Tal ocurrió en la sesión correspondiente al 16 de marzo de 1626, cuando se trató del caso que nos ocupa[4].

También se sabe por la carta de D. García Girón, quien como Gobernador de Cartagena escribió al Rey en 4 de agosto de 1624, que hubo otra suerte de informantes obligados que los holandeses utilizaron en su expedición al Perú. Tal fue el caso de D. Agustín Osorio, vecino de la Plata que habíase embarcado para volver a su Sevilla natal, llevando consigo una fortuna personal de 4,000 ó 5,000 pesos. Capturado el barco que lo llevaba en las cercanías de Pernambuco, los holandeses "...como le vieron castellano y que sabía de las cosas del Pirú, nunca lo quisieron largar, y lo llebaron consigo", para aprovecharlo como informante ocasional y fidedigno[5].

En el documento arriba citado —y aunque se aparta del tema que se viene tratando— a través de las declaraciones de un anónimo fraile portugués descalzo que había sido prisionero de los holandeses, nos enteramos que L'Hermite era hombre de unos cincuenta años, que dijo haber estado 7 años en Madrid y que hablaba muy bien el castellano[6].

El analista Suardo se ocupó también de un grave caso de espionaje en 3 de setiembre de 1630. Resulta que en la fecha men-

cionada se descubrió y apresó a un tal Plemón, natural de Sevilla e hijo de irlandés, convicto de prácticas de espionaje a favor de Holanda.

En su poder se encontró detallada información acerca de todo lo existente en el Virreinato de Panamá hasta Chile —apuntó el historiador peruano Lohmann Villena, siguiendo a Suardo— los lugares fortificados, puertos propicios para desembarcar, tropas que había para defenderlos, etc.

Su preocupación esencial había sido sobre el Callao, habiendo registrado las bocas de fuego disponibles, su calibre, efectivos de tropa y armas portátiles. También se le halló la clave que empleaba para sus contactos, habiéndose deducido merced a ella la gran precisión de sus datos y sugerencias para alcanzar éxito en los desembarcos.

No obstante que el magistrado que sustanció la causa contra el tal Plemón, fue partidario de que se le aplicase una severísima pena concordante con la gravedad de su delito, el Virrey gobernante, Conde de Chinchón, temeroso de si ésta se ejecutaba surgirían represalias contra los prisioneros españoles en poder de los holandeses, abogó para que el espía fuese enviado a Panamá y de allí a España para su juzgamiento, actitud que finalmente prevaleció debido a su empeño[7].

EL CONDE DE CHINCHON, SU GOBIERNO Y LA ARMADA

En virtud de la cédula real expedida en Madrid a 11 de febrero de 1628, el monarca español nombró Virrey del Perú a D. Luis Jerónimo de Cabrera y Bobadilla, 4º Conde de Chinchón, quien habiéndose embarcado en Cádiz como ya hemos visto, llegó al Callao el 18 de diciembre del año siguiente, entrando a Lima el 19 de enero de 1630 en forma privada para excusar gastos al Cabildo[8].

Su gobierno fue largo, desde que duró 10 años y 11 meses hasta el 18 de abril de 1639, en que entregó el mando a su sucesor el Marqués de Mancera.

El flamante Virrey que traía instrucciones precisas para aumentar las rentas coloniales, al llegar al Perú se halló frente a una situación económica crítica, que era consecuencia del acaparamiento que habían venido efectuando los judíos portugueses tanto del comercio en general como de la explotación minera. El de Chinchón tuvo que orientar su política gubernativa en el sentido de fiscalizar sus actividades, ponerles trabas y aun perseguirlos, para sojuzgar adecuadamente tan ingrata situación de monopolio que perjudicaba a españoles y criollos.

Un resumen muy escueto sobre las más conspicuas medidas que para ello gestionó, puede vislumbrarse en la promulgación

de algunas reales cédulas: la que concedía a los españoles la exclusiva para establecer pulperías en todas las ciudades del Perú; la que prorrogaba el plazo de las encomiendas, previo pago a las Cajas Reales de sumas proporcionales a las rentas; igual prórroga y condiciones de pago, a quienes gozaran de oficios que podían ser vendidos, con el objeto de perpetuar su propiedad; la que establecía diferentes montos a las fianzas judiciales según el caso; la que implantó el uso de papel sellado para todo trámite oficial, y otras varias que significaron apreciables ingresos para las arcas del tesoro.

También en tiempos del de Chinchón se firmó un pacto con los dueños de los asientos mineros de Huancavelica, estableciéndose una cuota fija de 4.500 quintales de mercurio para ser entregados a los almacenes reales.

La reacción natural contra aquellas medidas motivó diversas y embozadas protestas que llegaron a alarmar a las autoridades, produciéndose persecuciones y castigos como amedrentamiento.

Coincidentemente, el odiado tribunal de la Santa Inquisición limeña anduvo en intensos trajines ejercitados, en su mayoría, contra pudientes comerciantes judíos portugueses. Tres Autos de Fe tuvieron lugar durante el gobierno del Conde de Chinchón, realizándose el primero el 27 de febrero de 1631 en la capilla privada del Santo Oficio, habiéndose penado en él a tres hombres y cuatro mujeres por blasfemia y hechicería. El 17 de agosto de 1635 ocurrió el segundo en el mismo local, sentenciándose a doce individuos —habíanse capturado el 11 del citado mes a cerca de un centenar de personas, incluyéndose a varios comerciantes acusados de ser judíos— y entre ellos, a D. Manuel Bautista Pérez, portugués de origen y acaudalado comerciante a quien, dentro de la religión hebrea, se le conocía como el *Grande Capitán* y propiciaba reuniones judaicas en su propio hogar, mansión que a la postre llegó a ser conocida como la "Casa de Pilatos", en Lima.

Mientras se realizaban los correspondientes juicios instaurados contra aquellos desgraciados, fue corriendo el tiempo hasta que después de más de tres años, el domingo 23 de enero de 1639, se efectuó el solemne y pomposo Auto de Fe que, sin lugar a dudas, resultó el más sonado y escalofriante que haya tenido Lima en toda su historia. Ochenta fueron en total los reos, y entre ellos, hubo seis mujeres penitenciadas por hechiceras, cincuenta vistieron el sambenito en calidad de reconciliados, fueron quemados los huesos de Manuel Paz que se había suicidado estando en prisión, procediéndose en acto público a quemar vivos en la hoguera a diversos comerciantes judíos portugueses, cuya lista encabezaba D. Manuel Bautista Pérez. Le siguieron en esta horrible muerte Antonio Vega, Antonio Espinosa, Juan Rodríguez Silva, Diego López Fonseca, Juan Acevedo, Luis de Lima, Rodrigo Vaes Pereyra,

Tomás Cuaresma, Sebastián Duarte y el cirujano Francisco Maldonado.

De otro lado, desde el punto de vista naval y dado el continuo estado de zozobra que se vivía en el Virreinato ante la amenaza latente de las incursiones holandesas, el de Chinchón procuró reparar y mantener en capacidad combativa a las escasas naves de su escuadra. Aunque realmente durante su período de gobierno no se tangibilizó peligro alguno desde el mar, el Virrey trató de incrementar sus efectivos navales encargando la construcción de barcos menores en astilleros de Guayaquil. También envió remesas de dinero a España en dos oportunidades, para financiar el costo de 4 galeones.

La primera entrega guayaquileña resultó defectuosa e inaparente para cubrir los propósitos perseguidos, teniendo que descontinuarse el encargo debido al incremento de costos, desde que los constructores navales estimaban necesario resguardarse económicamente, por el temor a que sus astilleros y talleres fuesen atacados, incendiados y destruidos en las probables incursiones corsarias que pudiesen ocurrir, tal como hacía poco había sucedido en 1624, cuando la expedición de las lanchas holandesas de L'Hermite que llegaron a bordo del *Mauritius* y del *Hoop.*

En lo relativo al encargo de construcciones navales en astilleros de España, la tardanza en cumplir los contratos resultaba manifiesta. Además, la distancia existente así como el reclutamiento de dotaciones que habrían de conducir los barcos hasta América, lo azaroso del prolongado viaje, los peligros de la navegación y los riesgos de mal tiempo, disminuían sumamente las ventajas que *a priori* se consideraban. Fuera de todo esto no existía garantía de que las remesas de dinero se destinaran única y exclusivamente a satisfacer los encargos virreinales.

En el caso que nos ocupa, el Conde de Chinchón había enviado a la península 200.000 pesos registrados a la Casa de Contratación de Sevilla, para ser administrados por la Junta de Guerra con el propósito de construir 4 naves armadas adecuadamente. Pasado un tiempo, tuvo que duplicar la cantidad remitida añadiendo otros 200.000 pesos a cargo del Capitán D. Cristóbal de Avendaño, temeroso de que la primera remesa fuese corta.

Ante sus continuas reclamaciones enviadas por escrito, recién el 7 de febrero de 1636 la Junta de Guerra de Indias contestóle mediante una cédula: la primera remesa había sido utilizada por la Corona para amortizar deudas pendientes con particulares. De la segunda sólo quedaban 31,191 pesos de saldo a favor, pues las autoridades fiscales panameñas —sin autorizarlo el Virrey— utilizaron el resto para pagos apremiantes.

Finalmente, la Junta de Guerra de Indias recomendó oficialmente al de Chinchón desistir de mandar construir buques en la

península. En lo sucesivo debía contentarse con envíos de anclas, cadenas, clavazón en general y aditamentos metálicos para jarcias, con el fin de reducir gastos dentro de los contratos futuros que debían concertarse en Guayaquil.

Durante el gobierno del Conde de Chinchón se descubrieron las ricas minas de Cerro de Pasco (que arrojaron en su primer quinto real 4,520.320 ducados de remesa). También se enteraron los españoles de las asombrosas propiedades farmacológicas de la quina cuya corteza pulverizada le fue administrada a la Virreyna, Dña. Francisca Henríquez de Rivera, cuando se hallaba casi en las puertas de la muerte y presa de tenaces fiebres palúdicas. Su casi milagrosa curación hizo que, desde ese momento, se conociera a la quina o cascarilla con el nombre de "Chinchona".

De otro lado un fortísimo movimiento sísmico ocurrido el 27 de noviembre de 1630, deshizo las murallas que defendían al Callao y produjo muchos otros daños en el puerto y la capital. A raíz de este sismo —y ante el desplazamiento de una imagen de la virgen que hallábase en el pórtico de la iglesia de San Francisco, colocándose en actitud de mirar hacia el Sagrario— nació en Lima una nueva devoción que trajo consigo la erección de la capilla conocida con el nombre de Nuestra Señora del Milagro.

El Conde de Chinchón, con el objeto de contener las extralimitaciones y avances de los portugueses en sucesivas entradas hacia el río Napo y dentro del territorio del Virreinato del Perú, hizo penetrar a varios emisarios suyos en la Hoya Amazónica para procurarse información y tomar las medidas más convenientes. La principal había sido la expedición del Capitán D. Pedro Texeira que partió del Pará (Brasil) el 28 de octubre de 1637, para llegar después de varios meses de navegación y tras de vencer innúmeras dificultades, cerca de la provincia de los Quijos y derivar después a Quito el 24 de junio de 1638, por intermedio de un destacamento avanzado bajo el mando del coronel D. Benito Rodríguez. Tiempo después arribó Texeira con el grueso expedicionario, que inicialmente había estado conformado por 80 portugueses, unos 1,200 indios y negros, embarcados todos en cerca de 50 canoas y balsas.

El de Chinchón, sopesando las ventajas e inconvenientes del caso, dio orden al Presidente de la Real Audiencia de Quito — quien junto con el Gobernador de Quijos, D. Fernando Mogollón de Obando, le habían informado por escrito sobre la presencia de la expedición portuguesa de Texeira— para que dejara que éste y sus compañeros partiesen de regreso al Pará, pero acompañados de dos personas "de buena capacidad que haciendo observación de lo que pasase", siguieran viaje hasta España y diesen cuenta a Su Majestad de lo ocurrido. Fueron nombrados para el caso dos jesuitas: el Padre Cristobal de Acuña y el Padre Andrés de Artieda.

El Presidente de la Audiencia quiteña, D. Alonso Pérez de Salazar, así lo hizo y el 16 de febrero de 1639 salieron los expedicionarios de la ciudad. Siguiendo la ruta de regreso y después de una navegación de bajada por el Napo y el Amazonas, arribaron finalmente en conjunto al Pará el 12 de diciembre del ya indicado año. De allí prosiguieron los religiosos su viaje hasta Lisboa y luego a Madrid, donde informaron al Rey y a su Consejo acerca de todo lo ocurrido y observado[10].

El Virrey, a su vez, enteró a la Corona acerca de éstos hechos remitiendo a España posteriormente sus informes por escrito. El de Chinchón, en verdad, no se había preocupado mayormente de la frontera oriental de los territorios bajo su gobernación, pero a partir de aquella entrada portuguesa, puso más cuidado en dicho sentido. No obstante sus enviados fueron generalmente religiosos que a la par de ejercer su apostolado entre las tribus indómitas del Antisuyo peruano, manteníanle enterado de lo poco que en sus viajes podían captar en relación a las entradas lusitanas en territorios ajenos. En su Relación de Gobierno se refirió a aquellos avances portugueses, "que me han dado gran cuidado. Habría mucho que discurrir en esto —escribió el Virrey— pero los papeles que se hicieron y quedaron en el gobierno, lo dirán mejor a V.E. y la minuta de la carta que en los despachos del año pasado escribí sobre ello a S.M. que ha visto V.E. de que hasta ahora no ha podido venir respuesta". Su relevo, el Marqués de Mancera, también insistió ante el Rey y su Consejo sobre el cuidado con que debía mirarse tal asunto, pero la indiferencia real se limitó a aprobar las medidas tomadas y a responderle que la vigilancia era necesaria. Nada importante se hizo.

La preocupación que durante todo su gobierno causaron al Virrey los portugueses, fue manifiesta y plurivalente sin lugar a dudas. En su afán de destruir el monopolio comercial que los judíos lusitanos mantenían en el Perú —y especialmente en la Ciudad de los Reyes— el de Chinchón no vaciló en la elección de medios para conseguir la finalidad que habíase propuesto. Ya se ha visto, aunque en forma somera, los múltiples recursos legales que empleó para abrumarles con impuestos, obligaciones y diversas medidas sumamente onerosas, tendentes a quebrar sus excelentes ingresos económicos y dar al traste con sus negocios. También se ha apreciado la inusitada ofensiva del Tribunal del Santo Oficio contra los portugueses que profesaban la religión hebraica, a punto de arrestar a casi un centenar de personas en forma violenta, juzgarlas a puertas cerradas, y finalmente proceder a celebrar el Auto de Fe más solemne y odioso que tuvo Lima, condenando a muchos a penas diversas y quemando vivos en la hoguera a un crecido número de los comerciantes lusitanos más pudientes que moraban en Lima por ese entonces.

Si es verdad que la Santa Inquisición obraba independientemente del poder político virreinal y las creencias religiosas de la época trasuntaban procedimientos crueles, sumamente injustos y tormentos increíbles hogaño, todo ello resulta curiosamente coincidente con la actitud gubernamental hacia los portugueses. Parece que a la belicosidad demostrada por el de Chinchón dentro del campo económico y financiero, tal vez por emulación o mancomunación de esfuerzos para deshacer el poder comercial luso en el Perú, los inquisidores desataron una ofensiva religiosa simultánea contra el credo judaico, y por ende, pusieron en práctica los más horribles escarmientos contra su núcleo esencialmente representativo: los inmigrantes portugueses. A la luz de la interpretación histórica aquella actitud inquisitorial constituyó un reflejo maligno del proceder virreinal, avalado y aprobado con la asistencia del propio Conde de Chinchón al mentado Auto de Fe que se celebró el 23 de enero de 1639.

De otro lado, la preocupación que en diferente campo embargó al Virrey cuando enteróse de la penetración portuguesa y el atrevido viaje de D. Pedro Texeira en 1638, hízole concebir la idea de cambiar las rutas usuales para el envío de tributos a España.

Pedida la opinión de los cosmógrafos y pilotos que hallábanse a la sazón en el Callao para trazar aproximadamente la ruta seguida por los portugueses desde Perú hasta Quito, el de Chinchón examinó detenidamente la posibilidad que acababa de surgir si dicho itinerario se invertía; esto era decir:

a) Si se enviaba, por tierra, la tributación real hasta poder embarcarla para que saliese por el río Amazonas a la Mar del Norte (Océano Atlántico).
b) Si, y ya desde la costa oriental del continente, podría ser reembarcada con destino a España con más brevedad, evitando o disminuyendo los peligros que representaban la piratía y el corso.

Discutida ampliamente dicha alternativa, el Virrey, teniendo en cuenta las ventajas y desventajas que se presentaban, optó por no cambiar la ruta que hasta entonces se había venido siguiendo para enviar a la península los tributos reales.

LA FUERZAS NAVALES VIRREINALES

Algunos esfuerzos hizo el Conde de Chinchón por robustecer la menguada armadilla que había recibido de su predecesor, el Marqués de Guadalcázar. No obstante su celo en aumentar la escuadra, las medidas precautivas que tomó fueron criticadas más tarde por su sucesor, el Marqués de Mancera, quien lo hizo muy

duramente en su Relación de Gobierno cuando cesó su mandato. Debe entenderse que este último exteriorizó conceptos merecedores de credibilidad, desde que en ella afirmó haberse "criado entre galeras", añadiendo como referencia que la carrera de marino era su "profesión y afición". Así, el Virrey de Chinchón recibió entre las unidades de mayor porte al viejo galeón *San Joseph* con alrededor de veinte años de haber sido construido, el *Nuestra Señora de Loreto* (que fue parcialmente desartillado cuando el bloqueo de L'Hermite), el *San Phelipe y Santiago* y la zabra *San Francisco*. A estos dos últimos barcos hubo que darles de baja, acción que hacía dos años había recomendado el Marqués de Guadalcázar debido al mal estado en que se encontraban. Seguían a estos buques, el patache *San Bartolomé* que se hallaba en buenas condiciones de navegabilidad, así como un galeón prácticamente nuevo, el *San Diego del Milagro*, mandado construir en Guayaquil por su antecesor Guadalcázar y que arribó al Callao cuando Chinchón.

Siguiendo con los barcos de medio porte, cabe citar al navío adquirido casi al finalizar su largo gobierno en la suma de aproximadamente 30,000 pesos —cantidad que incluía las ligeras reparaciones que se le hizo— buque que llevaba por nombre el de *Nuestra Señora de la Antigua* y que actuó como nave Almiranta en 1638 y 1639, pudiendo ser también utilizado como patache.

En lo referente a embarcaciones a remo y velas, el Conde de Chinchón heredó de su antecesor tres galeotas (galeras menores con 2 mástiles, velas latinas y 16 a 20 remos unipersonales); igualmente encargó la compra de madera adecuada en Nicaragua y Panamá para construir dos galeras reales en el Callao (éstas fueron embarcaciones de quilla más larga y escaso calado, con 2 velas latinas también y 26 bancos de remeros por banda), capaces de recibir artillería menor. La primera se lanzó al agua el 2 de noviembre de 1631; la segunda fue botada el 4 de noviembre de 1633. Sumábanse a las unidades arriba mencionadas un pequeño galeón que estaba a punto de terminarse en Guayaquil, contratado con nuestro conocido D. Joseph de Castro por una suma que bordeaba los 70,000 pesos, así como la chata a remo *San Isidro* que podía llevar cinco culebrinas pero cuya maniobrabilidad era pobre; así se verifican los entusiastas esfuerzos que hizo aquel Virrey para asegurar la defensa del Callao contra cualquier peligro que viniese del mar, máxime si durante su gobierno no escasearon los rumores acerca de nuevas expediciones holandesas a la costa del Pacífico que no llegaron a concretarse.

En lo tocante a las fortificaciones chalacas que eran antiguas, algunas de madera, y casi todas de escasa solidez, el de Chinchón reforzó muchas estructuras con piedras traídas de la isla de San Lorenzo, para lo cual ocupó mucha gente e inclusive reos del Presidio del Callao, obligando a todas las embarcaciones a traer di-

chos materiales hasta el puerto en forma alternativa. También dispuso el acopio y construcción de armas, la confección de grandes cantidades de pólvora y el entrenamiento continuo de las milicias y tropas de guarnición. Hizo igualmente arreglos en la sala de armas que estaba encargada al Dr. D. Juan de Vega[11].

Todas estas meritorias preocupaciones que realzan la labor del de Chinchón en materia naval, fueron menospreciadas por su sucesor, el Marqués de Mancera, habiéndose presentado la temida amenaza corsaria recién durante el gobierno de este último.

Como sucedidos de importancia relacionados con el mar y ocurridos dentro del período virreinal que estamos examinando, merecen citarse principalmente dos que se hallaron estrechamente ligados: nos referimos a la pérdida de la nave Almiranta, el galeón *San Joseph* que naufragó el 7 de junio de 1631 en los bajíos de Punta Garachiné (Panamá: latitud 07º 30' Norte; longitud 78º 30' Oeste), registrándose sólo una víctima que se ahogó, pero perdiéndose 3,000.000 de pesos menos lo que pudo recuperarse, esto sería decir, 1,400 barras de plata y unos 100,000 pesos en moneda fraccionaria. El segundo acaecimiento notable fue la elección del Venerable Francisco Solano como patrono tutelar de la Mar del Sur, merced al acuerdo adoptado por el General de la Armada Virreinal, D. Bernardino Hurtado de Mendoza, sus capitanes, oficiales y tripulaciones, a raíz del ya indicado naufragio en el que estuvo también a punto de zozobrar la nave Capitana, cuando trataba de prestar ayuda al *San Joseph* y se invocó a voces el nombre del piadoso fraile franciscano. Los marinos virreinales tuvieron como milagro que el viento cambiase súbitamente y sacara al barco del peligro; poco después, y al poderse recuperar parte del tesoro que se estimaba irremisiblemente perdido, atribuyeron igualmente tal favor divino a la intercesión del virtuoso sacerdote que tanto recordaban[12].

EL PATRONO DEL MAR DEL SUR

Para hallar las razones que condujeron a los marinos aquellos a elegir al Venerable Fray Francisco Solano como Patrono de la Mar del Sur, preciso resulta retrotraer la Historia unos ocho lustros y echar una mirada panorámica a lo sucedido por aquel entonces:

En 1589 y cuando el flamante Virrey del Perú D. García Hurtado de Mendoza efectuaba el tramo de su viaje desde Panamá al Perú, lo hizo a bordo de la nave Capitana de la armadilla que a la sazón había comandado el General D. Gerónimo de Torres y Portugal, hijo del Conde del Villar. Durante una de las singladuras y antes de arribar a Santa, uno de los barcos que escoltaban al galeón virreinal naufragó en aguas tropicales infestadas de es-

cualos. A su bordo viajaba —junto con otros sacerdotes— Fray Francisco Solano; habiéndose dedicado en el trayecto a predicar la Doctrina Cristiana a los negros esclavos que realizaban dicha travesía, llegó a bautizar a varios de ellos.

Al irse a pique aquel navío y quedar los náufragos a merced de las aguas, esperando aferrados a los restos flotantes de la nave un auxilio que tardó más de 48 horas en llegarles, Fray Francisco Solano rechazó la ayuda que para salvar su vida le ofrecieron desde dos o tres botes atestados de gente. Prefirió seguir la suerte de los menos privilegiados: de aquellos esclavos que no habían tenido cabida en las embarcaciones menores y que pugnaban por sobrevivir cogidos a los trozos del maderamen que poseían aún cierta flotabilidad. Mientras esto ocurría y muchos de aquellos hombres extenuados terminaban por ahogarse, perder sus tablas de salvación o ser devorados por los tiburones, el piadoso sacerdote continuaba ejerciciendo su apostolado, bautizando y bendiciendo a aquellos desgraciados catecúmenos.

Rescatado de las aguas junto con los pocos que quedaron al tercer día, la armadilla continuó su navegación para luego tocar en Santa y arribar finalmente al Callao. En tierras peruanas Fray Francisco Solano permaneció poco más de 20 años predicando la reforma de las costumbres, ejecutando obras de bien y hasta realizando milagros. Murió el 14 de julio de 1610 a los sesentiún años de edad, en Lima y en olor de santidad, falleciendo en forma tranquila a la par que alabando a Dios al pronunciar sus últimas palabras. El Virrey gobernante, D. Juan de Mendoza y Luna, tercer Marqués de Montesclaros, el arzobispo de Lima, D. Bartolomé Lobo Guerrero y los vecinos más notables de la ciudad se disputaron la honra de cargar su ataúd. Se le sepultó en la capilla situada debajo del altar mayor de San Francisco, y años después se exhumaron sus restos para colocarlos en una rica urna que el propio Comisario General de la Orden, Fray José de Cisneros, adornó personalmente[13].

Así fue cómo la admiración que le profesaron los marinos virreinales a este santo varón —aun antes de que fuera elevado a los altares— eclosionó en la época del Conde de Chinchón, cuando en acuerdo presidido por el General de su Armada, D. Bernardino Hurtado de Mendoza (quien era, a la vez, General del Puerto y Presidio del Callao), se resolvió elegirlo como Patrono de la Mar del Sur en 1631 y pedir al monarca español su aprobación para dicho nombramiento.

El Papa Clemente X le beatificó posteriormente el 25 de enero de 1675. Las bulas de su canonización se recibieron en Lima en 1728, pero la solemne ceremonia pontificia correspondiente que consagró su santidad en Roma, recién se llevó a cabo en el año de 1734 observando el ritual litúrgico.

LA ESCUADRA VIRREINAL BAJO EL MARQUES DE MANCERA

D. Pedro de Toledo y Leyva, Marqués de Mancera, Señor de las Cinco Villas, Comendador de Esparragal en la Orden de Alcántara, Gentilhombre de Cámara de Su Majestad y Miembro del Consejo de Guerra de Indias, sucedió al Conde de Chinchón como 15º Virrey del Perú, siendo nombrado para dicho efecto el 24 de octubre de 1638.

Su entrada oficial a la Ciudad de los Reyes tuvo lugar el domingo 18 de diciembre de 1639, con mucha pompa y boato. Gobernó el Perú durante 8 años, 9 meses y 2 días, desde que entregó el cargo a su reemplazante, el Conde de Salvatierra, el 20 de setiembre de 1648 luego de los trámites acostumbrados[14].

Durante su gobierno se legisló adecuadamente con el objeto de ordenar la buena marcha de la escuadra, regulándose todo lo pertinente a la adquisición de materiales, racionamiento, sueldos, supervisión de trabajos, de reparaciones navales, mantenimiento y carenas en general, con el fin de introducir las necesarias economías y emplear tales ahorros en tener lista y operativa la flota, ya que la amenaza del corso holandés —en esta oportunidad bajo el mando de Brouwer— volvía a hacerse patente frente a las costas del Virreinato.

La inexperta aunque bien intencionada labor naval que había desarrollado su predecesor, el Conde de Chinchón, resultó duramente criticada a través de los informes que elevó a la península el nuevo Virrey, Marqués de Mancera, quejándose en suma de no poder contar ni siquiera con una embarcación de garantía para transportar hasta Panamá los caudales de la Corona. En realidad y no obstante de asistirle la razón parcialmente a raíz de su convencimiento acerca de la calidad de hombre de mar "criado entre galeras" que le asistía, exageró la nota en sus despreciativas y punzantes críticas.

Sin embargo debe reconocerse que verdaderamente se preocupó mucho en fortalecer la escuadra, logrando en forma cabal el cumplimiento del cometido que se había propuesto alcanzar.

También el de Toledo, como lo habían hecho varios de sus antecesores, no evitó incursionar en los campos del nepotismo que por aquellos tiempos resultaba casi habitual. Nombró a su hijo mayor, D. Antonio de Toledo, Teniente de Capitán General, y, de consiguiente, púsole al mando de la escuadra virreinal con derecho a enarbolar su insignia en la nave Capitana. Su desempeño en dicho puesto naval se registró sin pena ni gloria, con algunos reveses, debidos a su poca experiencia así como a expediciones infructuosas, desde que no le cupo oportunidad de hallar ni combatir a los barcos corsarios que irrumpieron en el Pacífico.

Dentro de la obra emprendida por el Marqués de Mancera en el renglón que nos interesa especialmente examinar, es de destacarse la construcción de dos nuevos y potentes galeones en Guayaquil: el *Jesús María* de 1,150 toneladas de desplazamiento (nave que se destinó como Capitana, y el *Santiago* de 1,000 (que figuró como Almiranta; la organización de la colecta para recaudar fondos con tal propósito; la fundición de cañones para armar éstos y otros barcos; el alistamiento de unidades navales adicionales para engrosar la escuadra, y, como corolario, el envío de una expedición por mar a Valdivia con el fin de buscar y combatir a las urcas holandesas comandadas por Brouwer.

Las fuerzas de este último se hallaban conformadas por cinco naves y traían, además de sus tripulaciones, un contingente de desembarco de alrededor de 400 mosqueteros.

Los quehaceres navales del Marqués de Mancera fueron arduos. Al iniciar su período de gobierno sólo encontró dos barcos de reducido tonelaje capaces de prestar servicios luego de ser sometidos a urgentes reparaciones. Ellos eran el *San Diego del Milagro* que desplazaba 500 toneladas, y el *Nuestra Señora de la Antigua* de solamente 200. Como urgiese ponerlos en actividad lo más pronto posible, el Virrey procedió a disponer los respectivos trabajos que resultaron de mayor envergadura que la prevista. Especialmente los que se hicieron a bordo del *San Diego del Milagro* que presentaba una vía de agua muy difícil de localizar, entrada que, tras muchísimos esfuerzos, se ubicó en la misma quilla y a través de dos largas perforaciones que no se notaban debido al recubrimiento de la sobrequilla. Las rogativas a la Virgen del Rosario recompensaron la fe del Virrey, quien consideró tal hecho como un milagro indiscutible. El gobernante —apuntó el historiador Lohmann Villena— "mandó recortar el trozo de madera en que estaban los agujeros y lo ofreció a los pies de la imagen, celebrando el portento con una función religiosa"[15].

Mientras los galeones *Jesús María* y *Santiago* se construían en Guayaquil, el de Mancera no escatimó esfuerzo para continuar incrementando la escuadra. Habiendo demorado la construcción arriba indicada desde el 8 de junio de 1641 hasta julio de 1644, en dicho intervalo se construyeron dos chatas mayores, apuntó en su Memoria: *"Y pasando a rematar lo que pertenece a la Armada que yo hallé, y a la que dexo a V.E. digo que se compró otro nauío llamado San Francisco Solano en treinta y cinco mil pesos, con parecer del Acuerdo general de hacienda"*. Dicha afirmación resultaría desconcertante de no haberla escrito el propio Virrey, desde que Fray Francisco Solano fue beatificado después, en 1675 y su canonización se llevó a cabo en 1734. ¿Se adelantaron los españoles a la elevación Papal?; sin embargo, la información del de Mancera aparece tal cual en su Relación publicada

en Lima, 1899, por José Toribio Polo. En ella llamó al navío *San Francisco Solano* anticipándose.

Paulatinamente el Virrey alistó una expedición naval considerable: 12 naves, con 118 piezas de artillería y 1800 hombres. Zarpó para Valdivia el 31 de diciembre de 1644 contra Brouwer.

HENDRICK BROUWER

Aunque la incursión de Brouwer constituyó un peligro directo para la región sureña del Pacífico, resultando su defensa tarea inmediata para el entonces Gobernador y Capitán General de Chile, el Marqués de Baydes, la amenaza latente que de ella se desprendía para todo el litoral sudamericano obligó al de Mancera a prestarle la ayuda apropiada que el caso requería. De lo que se hizo con este fin —aunque con manifiesta morosidad y tardíamente— nos ocuparemos en los párrafos siguientes.

Durante la guerra de corso que mantenía Holanda contra España, su tráfico marítimo y sus colonias de ultramar, el 6 de noviembre de 1642 habían zarpado de Texel tres naves poderosamente armadas a órdenes del marino nassauense Hendrick Brouwer. Las indicadas unidades fueron la *Amsterdam,* el *Concordia,* y el *Flesinguer* (o *Flessingen).* Su puerto de arribada en el Nuevo Continente era el de Pernambuco, en donde tenían la completa seguridad de recibir toda clase de ayuda en víveres, aguada, municiones y bastimentos. Su destino final: Valdivia.

Sus órdenes le trajeron hasta el Brasil, para fijar concertadamente desde allí con el Príncipe Juan Mauricio de Nassau Siegen, (nacido en Dillenbourg: 1604-1679) y que a la sazón ejercía como Capitán General de la Compañía de las Indias Occidentales, una acción definida dentro de la guerra que libraron contra el monopolio colonial hispano-luso. Es preciso indicar que tan sólo en el año de 1630 los holandeses había logrado situarse en Pernambuco (Recife) y allí, dirigidos por Juan Mauricio de Nassau, permanecieron hasta 1654[16].

Brouwer arribó luego a este último puerto en 22 de diciembre, reforzando sus efectivos navales con la urca *Naranjo* y el yate *Delfín,* para zarpar acto seguido el 15 de enero de 1643, pasar el estrecho Lemaire con sus cinco barcos y dar fondo en Chiloé. El ya concertado plan que debía poner en práctica era el de conquistar y fortificar Valdivia. Después pasaría a formar un establecimiento holandés en Coquimbo, procurando aliarse con los naturales de Chile en contra de los españoles.

Para ejecutar su misión contaba con 58 cañones de hierro, 34 piezas de bronce, abundantes municiones y víveres así como tropas de desembarco. Habiendo iniciado su entrada por los canales de Chiloé el 1º de mayo —después de perder uno de sus

barcos y artículos de guerra— prosiguió hasta tomar un fortín en Caremalpú; luego atacó la población llamada Castro, saqueando e incendiando sus casas así como un barco mercante que encontró. Arribando posteriormente a Valdivia, y mientras proyectaba la construcción de sus primeras fortificaciones que le permitirían más adelante apoderarse de toda la provincia, Brouwer enfermó gravemente hasta que le sorprendió la muerte el 7 de agosto de 1643. El mando de la fuerza naval recayó en Elías Harckmans[17].

Mientras los acontecimientos arriba citados tenían lugar, fue que el Gobernador y Capitán General de Chile, Marqués de Baydes, dio aviso al Virrey del Perú, D. Pedro de Toledo y Leyva, Marqués de Mancera, por lo que éste, aquilatando la cercanía del peligro holandés, se dedicó a alistar la expedición naval a Valdivia que hemos ya citado anteriormente y que demoró en zarpar hasta fines del año siguiente.

Durante el intervalo los marinos nassauenses enviaron al Brasil a la *Amsterdam* por refuerzos navales, pero tal como aconteció con L'Hermite 10 años antes en el Callao, dichos auxilios no les llegaron en su oportunidad y continuaron haciéndose esperar inútilmente. De otro lado, como los recursos para su subsistencia comenzaron a escasear en forma notable —desde que ya no los obtenían a cambio de armas con los naturales —Harckmans y sus capitanes resolvieron abandonar la empresa para expedicionar sobre Coquimbo. Decidieron pues volverse al Brasil zarpando con dicho fin el 18 de octubre de 1643

Fue así como terminó aquella tercera tentativa holandesa sobre las costas de Chile. "La primera la hicieron el año de 1600, y repitieron otra en 1636"[18].

LOS QUEHACERES NAVALES Y DEFENSIVOS DE MANCERA

Durante su gobierno no descuidó el Virrey de Mancera puntos importantísimos para la defensa general del territorio contra los temidos ataques provenientes del mar. Fue así como desde 1640 hasta 1647 amuralló y fortificó el Callao, llegándolo a cercar con las piedras extraídas de la isla San Lorenzo y a un costo de 876,000 pesos. El cerco completo que abrazaba al puerto poseía trece baluartes y sólo dejaba una puerta de entrada y otra de salida, resultando mucho más fácil su defensa con menos soldados, y a la vez, disminuyendo ostensiblemente las posibilidades del contrabando de metales, mercaderías, víveres y otros artículos, diversos, dislates que en anteriores épocas habían alcanzado ingentes proporciones. Los recursos económicos que le permitieron efectuar tales obras surgieron de diversos impuestos creados por el Virrey o gracias al mejor y más severo control de otros ya existentes: el de sisa de la carne, otro sobre el azúcar, etc. También aquellos

fondos se incrementaron con 12.000 pesos del beneficio del cebo que se consumía en la ciudad, habiéndose hecho efectiva la obligatoriedad de que los patrones o maestres acarrearan en sus embarcaciones y barcos las lajas y piedras desde la isla hasta el puerto, contribuyendo también los cargadores a dichas faenas así como los negros esclavos que debían efectuar los trabajos en razón de uno por cada diez.

Preocupado por la artillería para la defensa que debía emplazarse en los baluartes, el Virrey de Mancera inspeccionó detenidamente almacenes y fuertes del puerto logrando hallar unas 221 piezas que necesitaban alistarse, dado que muchas no poseían cureñas y otras requerían rectificación de sus ánimas. Además mandó fundir unos 75 cañones adicionales de mejor fabricación y adecuados calibres, logrando así convertir al Callao en una verdadera plaza fortificada y difícil de ser atacada con éxito desde el mar, desde que el alcance de su artillería podía llegar hasta el cabezo mismo de la isla San Lorenzo llamado Punta Galera.

En adición y por considerar que si bien el puerto en sí hallábase protegido, tanto al norte como al sur de la rada chalaca existían lugares de fácil acceso para un desembarco enemigo, el de Mancera ordenó construir algunas defensas especialmente al lado de lo que era Sur (hoy Chorrillos), no preocupándose mayormente del sector Norte: Bocanegra, Chuquitanta y Ancón, debido a que la aridez de sus costas y la secuencia continua del oleaje imperante constituían factores negativos para cualquier invasión foránea.

Yendo más hacia el Sur dentro de sus medidas preventivas, el Virrey hizo levantar un pequeño fuerte en Arica —puerto obligado para la plata de Potosí, el comercio del Alto Perú y punto de recalada de los navíos que iban o venían de Chile— construcción que ejecutó por algo más de 18,000 pesos el portugués D. Manuel Rodríguez, obteniendo de paso su naturalización ya que era casado con española. También se hicieron algunas fortificaciones en Valdivia y Valparaíso, sin gastos mayormente dispendiosos pero a paso acelerado por la presencia de Brouwer en el Pacífico.

Además de lo apuntado líneas arriba, Mancera dotó ampliamente y con generosidad las salas de armas de Lima y el Callao, envió socorros a Charcas, Cartagena y Panamá, remitiendo artillería y municiones en regular cantidad. Igualmente mandó hasta La Habana —atendiendo lo solicitado por su gobernador, D. Alvaro de Luna— medio millar de botijas de pólvora que allí se requerían con bastante urgencia.

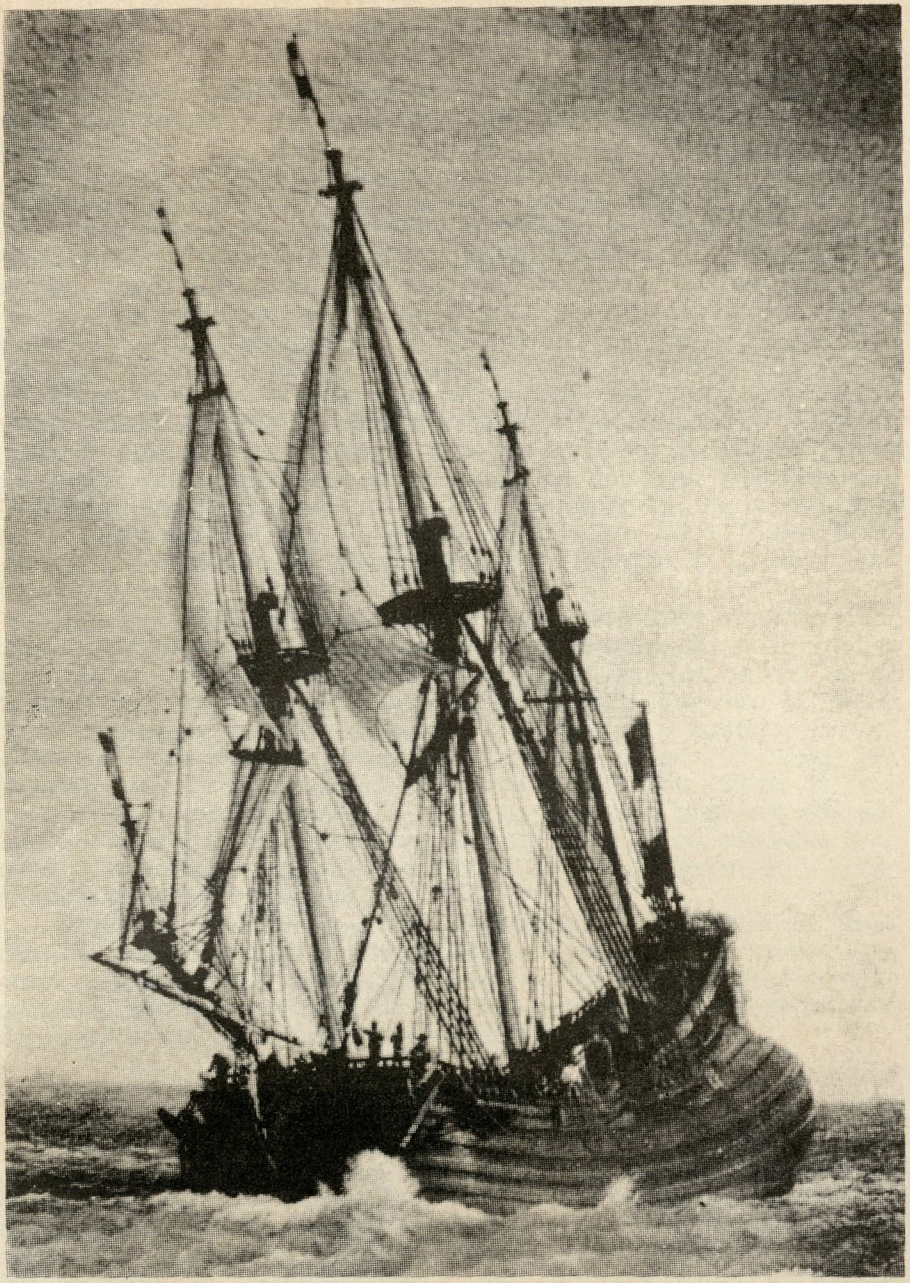
Dentro de los quehaceres navales del Virrey, y como ya se ha explicado anteriormente, formó parte principal el alistamiento y organización de una expedición naval a Valdivia con la finalidad de buscar y batir a Brouwer. Compuesta de once barcos de guerra y dos transportes, entre los contratiempos más saltantes que tuvo

durante su viaje a Chile y luego de su zarpe ocurrido el 31 de diciembre de 1644, figuró la defectuosa construcción de la Nave Capitana que, por vías de agua, estuvo a punto de zozobrar en dos o tres oportunidades. También, y durante la navegación a Chile allá por el mes de enero de 1645, ocurrió que el galeón *San Francisco Solano* abordó a la *Jesús María* trabándola por completo al introducir su bauprés entre el palo mayor y el trinquete de la Capitana. Tal accidente, además de destrozarle la amura a la nave insignia y producirle daños considerables en la obra muerta, inmovilizó a ambos buques con el subsiguiente peligro de exponerlos a la acción de la mar y los efectos del viento sobre sus estructuras. No hubo más remedio que aserrarle un mástil al galeón para lograr que zafara su bauprés y pudiera liberarse el buque de los efectos propios de su acometida. Desde allí fue enviado de retorno al Callao para posteriores reparaciones. Sesenta de sus hombres se pasaron a la Capitana, tras de lo cual prosiguió la armada hacia Chile.

Estos inconvenientes que surgieron en la mar fueron sólo parte de los muchos que anteriormente había tenido el Marqués de Mancera, desde cuando trató de organizar debidamente aquella fuerza naval. Hasta que la constituyó e hizo zarpar en busca de Brouwer y los suyos, muchísimos esfuerzos tuvo que realizar el Virrey para poner en orden las inúmeras cosas que andaban mal y que era indispensable corregir. En la *Relación del estado del Govierno del Perú, que haze el Marqués de Mancera al señor Virrey Conde de Salvatierra,* que después de haber dormido un silencio de siglos fue recién publicada íntegramente por D. José Toribio Polo en 1899 y constituyó un hallazgo, se hallan registrados sus quehaceres navales más nimios antecediendo a los de mayor envergadura. Veamos unos cuantos:

Sin contar los efectuados para fortificar el Callao que ya se examinaron muy brevemente, puede apuntarse que el de Mancera en su afán de no dispendiar gastos y cooperar con la Real Hacienda para invertir con más propiedad los dineros destinados al renglón naval, tuvo que disminuir raciones, menguar jornales, fiscalizar aprovisionamientos y adquisiciones, perseguir abusos, descubrir hurtos, y, finalmente, sentar justicia contra el desbarajuste y el robo sistemático que había venido siendo moneda corriente entre empleados, funcionarios, capitanes, proveedores, etc., quienes antes que el Virrey se preocupara de estos menesteres personalmente, habían incrementado dolosamente sus ingresos.

Así ordenó que no se recibiesen fuera de los Almacenes del Puerto del Callao bastimentos, pertrechos o cualquier otra clase de aprovisionamientos para la Armada. Estableció severos controles a través de pedidos por escrito de los maestres, la fiscalización del Oficial Real de turno y la de inspectores bajo juramento



Nave holandesa del siglo XVII, caracterizada por la típica altura de su alcázar en la popa y el relieve de las tracas del casco. (National Maritime Museum, Greenwich. Oleo: von J. C. Rietschoof).

y razón de fe registrados por un escribano, tanto en materia de compras efectuadas por los almacenes como en caso de entrega de pedidos.

Idénticas medidas tomó para cuando se efectuaran carenas de los barcos, incluyendo la de que el Veedor de Fábricas llevase un libro de registro para asentar las cantidades de brea, estopa, clavazón, madera y otros materiales, ajustándose los respectivos gastos tan "sólo a lo que fuere preciso".

A los carpinteros de ribera bajóles un peso de jornal, igualándolos con los maestros de calafatería que recibían 3 pesos diarios, "por ser uno mismo el trabajo de la ocupación".

Llegó el Virrey a extremos ahorrativos que hoy sorprenden en su exagerado celo de administrar la Real Hacienda y acopiar recursos para una mejor Armada: a los forzados de galeras "siendo gente facinerosa", mandó que se les diese en sus raciones frijoles en vez de garbanzos "por ser de mucho menos valor", que se les suprimiera el tocino y que el pescado que daba "fuese de lo ordinario"; "en que se consiguió grande ahorro a la Real Hacienda"[19].

Otra de sus medidas para economizar gastos que veníanse efectuando sin mayor control alcanzando a menudo cifras abultadas y de por sí fraudulentas, fue la de disponer que los barcos de la Armada que viajaban cada año hasta Panamá llevando la plata de la Corona, no hicieran compras de pertrechos y bastimentos en el istmo. El de Mancera ordenó que antes de zarpar del Callao los llevasen consigo en cantidad suficiente como para cubrir el tramo de ida, la permanencia y el regreso, debiendo adquirir allá solamente el arroz y la carne. Con este sistema fueron cortados muchos y suculentos fraudes que otrora habíanse cometido sin vigilancia ni sanción alguna.

Siguiendo este sistema fue que, durante el gobierno de Mancera, se consiguió alistar una escuadra respetable sin irrogar mayores gastos al real tesoro. El costo de los dos galeones guayaquileños, por ejemplo, fue de 322,369 pesos. En 9 de diciembre de 1644, el Rey de España aprobó dichos gastos[20].

LA ESCUADRA VIRREINAL ZARPA HACIA VALDIVIA

Ante el peligro holandés y habiendo recibido el Marqués de Mancera —por correo marítimo— las urgentes comunicaciones del Gobernador Capitán General de Chile solicitándole ayuda, el Virrey alistó la Armada que ya había regresado de Panamá adonde fue llevando los caudales regios, para enviarla hasta las costas sureñas y sojuzgar la apremiante situación en que se hallaba la población de Valdivia.

Dicha ciudad meridional chilena, fundada por el conquistador D. Pedro de Valdivia quien fue su epónimo, situada entre Arauco y Llanquihue, hallábase situada a unos 18 kilómetros de la desembocadura del río que lleva su nombre y el de su puerto principal: Valdivia. Los puertos menores son Corral, Chaihuín y Río Bueno.

La Escuadra Virreinal cuyo Capitán General era el propio hijo del Marqués de Mancera, D. Antonio Sebastián de Toledo, zarpó del Callao el 31 de diciembre del año que terminaba y arribó a Valdivia el 4 de febrero de 1645. Precediéndola, como barco explorador del grueso, iba el galeón *La Regla* con la consigna de estudiar la situación e informar acerca de ella, a manera de precaución contra cualquier estratagema sorpresiva de los marinos holandeses.

Desafortunadamente aquella poderosa fuerza naval que contaba con 12 barcos de guerra, 118 piezas de artillería y unos 1,800 hombres en total, no pudo hallar a los holandeses puesto que, como ya se vio anteriormente, éstos ya habían dejado las aguas de Chile y retornado hacia Pernambuco. Las razones que para ello tuvieron los marinos nassahuenses fueron consignadas por el propio Virrey más tarde, en su Relación al de Salvatierra al entregarle el gobierno:

"Sobreuino la entrada de los Olandeses el año de 643 por Mayo con resolución de executar la orden que trayan del Príncipe de Orange, que después se aueriguó que era de entrar en Valdiuia, y si no estauan allí los españoles fortificar el puerto; confederarse con los Indios, y armarlos con gran suma de armas que trayan, y tratar luego de acometer a Chile, y esperar socorro de otros catorce nauíos, que se quedauan aprestando para ese efecto en Pernambuco a donde hicieron escala los cinco que salieron de Olanda y entraron en Valdiuia por ser muy apropósito medio esa escala a la entrada de este mar del Sur; y a no auer muerto en Chile el General Henrique Braur (sic.); que traya la jornada... por no alargar esta no se duda de que él se fortificara en Valdiuia, y armara los Indios, y consiguiera lo que auía ofrecido al Príncipe de Orange, porque era de las mejores cabezas que ellos tenían y de mayor experiencia"[21].

Frustrado el encuentro con los holandeses —quienes también andaban escasos de víveres, lo que originó un motín, enérgica represión y algunas deserciones hacia el campo contrario— la Escuadra que mandaba D. Antonio Sebastián de Toledo procedió a reconocer el puerto de Valdivia con el fin de estudiar las acciones más recomendables para su defensa. Así se procedió a artillar y habilitar tres enclaves estratégicos, dejando una guarnición ascendente a 700 hombres bajo las órdenes del Maese de Campo, D. Alfonso de Villanueva Soberal, dotándola de 35 piezas de fuego

y el correspondiente tren de amunicionamiento amén de las armas menores que reunieron para el caso. En fecha 1º de abril zarpó de regreso la Armada Virreinal, habiendo tocado en Arica para embarcar la plata de Su Majestad y continuar luego hacia el Callao, dando fondo en su bahía el 6 de mayo de 1645[22].

OTRAS PRECAUCIONES SOBRE ARMAMENTO

El Virrey de Mancera fue extremadamente cuidadoso en materia de dotar a Lima y el Callao con abundantes armas menores, pólvora y municiones, para hacer frente a cualquier eventualidad que pudiese ocurrir. En sus Memorias se cuidó de dejar esto bien sentado, avisándole a su sucesor, el Conde de Salvatierra, la relación pormenorizada de los principales renglones existentes en las respectivas Salas de Armas de la capital y el puerto. A continuación se incluye un resumen harto explicativo:

Sala de Armas del Callao.— "En la sala de armas del Callao ay en ser, fuera de lo que tiene el Pressidio y los vageles de su Mag.d para su armamento:

1068 mosquetes.
152 arcabuces.
116 carabinas.
20 pistolas.

...Y todas estas bocas de fuego con sus adherentes con mucha balería de arcabuz y mosquete y otros muchos pertrechos y mil ducientas y treinta y cuatro arrobas de cuerda". A todo lo citado había que añadir: 2,856 botijas de pólvora, que contenían aproximadamente 50 libras cada una.

Sala de Armas de Lima.— "En la sala de armas de las casas Reales de Lima —registró el de Mancera, en 8 de octubre de 1648— ay:

910 mosquetes.
510 arcabuces.
200 carabinas.
450 pistolas, con sus adherentes.
334 lanzas de enristre.
30 lanzas ginetas, con sus adargas.
347 picas.
30 libras de cuerda.
80,000 balas de todos géneros.

Además daba noticias de que la gente armada del batallón ascendía a "ducientos y ochenta y un cuerpo de armas"[23].

La preocupación del Virrey Marqués de Mancera en lo referente al renglón naval-militar fue pues ostensible, notándose durante su período una actividad que no se encuentra en gobernantes anteriores, y, aunque en realidad a lo largo de su mandato sólo se presentó la amenaza de Brouwer frente a Valdivia y las naves que envió a combatirlo arribaron extemporáneamente, no cabe poner en duda su constante inquietud respecto de las precauciones estratégicas que en tal sentido le distinguieron.

OTROS ACONTECIMIENTOS

Suceso conspicuo dentro de los planes y obras del de Mancera, fue la elevación al rango de villa del puerto de Pisco y su separación de la jurisdicción que sobre él mantenía Ica. Tanto la riqueza de su valle como la seguridad que brindaba su bahía para las naves que a sus aguas arribaban, decidieron al Virrey a efectuar este cambio. Atendiendo la petición de sus vecinos para que concediera al puerto título y preeminencias de villa —apuntó Montesinos— y teniendo en consideración el intenso tráfico marítimo que soportaba así como las necesidades de su defensa (recordemos que en 1624 resultó, junto con Guayaquil, uno de los principales objetivos de los marinos venidos con L'Hermite), dióse le cabildo independiente también, llamándosele desde entonces y a partir de 1640, Pisco la villa de San Clemente de Mancera en su primitiva ubicación.

Dos años antes de ser reemplazado este Virrey y en el mes de febrero de 1645, sobrevino un fortísimo sismo en Riobamba que dejó la ciudad casi en escombros y causó muchísimas víctimas. Pasado el terremoto aquel, los temblores se continuaron con menor intensidad hasta el mes de abril en que apareció la peste —"alfombrilla" o "garrotillo" en el habla de la época— que produjo también una apreciable cantidad de muertos.

El 13 de mayo de 1647 otro devastador terremoto azotó a Santiago de Chile, destruyendo casi todas las casas y produciendo innúmeros fallecimientos. Entre otras ayudas, Lima y sus vecinos remitieron la fuerte cantidad de 30,000 pesos colectados, como un acto de solidaridad humana y cristiana.

Cumplido el largo período de gobierno del Marqués de Mancera, se eligió para sucederlo a D. García Sarmiento de Sotomayor y Luna, Conde de Salvatierra y a la sazón Virrey de Méjico. El 8 de julio de 1647 le fue comunicado su nombramiento como Virrey del Perú, arribando al Callao con su esposa al año siguiente, en 28 de agosto de 1648. Estaba casado con Dña. Antonia María

de Acuña y Guzmán, Marquesa del Valle de Cerrato con quien no tuvo descendencia.

El viaje hasta el Perú lo hicieron desde Acapulco, arribando a Paita el 20 de julio. Su entrada oficial en Lima la realizó el 20 de setiembre de 1648, saliendo a caballo y bajo palio de Monserrate con mucha pompa y boato acompañado de su séquito. Entre las altas personalidades que lo constituían hallábase su hermano, D. Alvaro García Sarmiento de Sotomayor, quien, al poco tiempo de iniciado el nuevo gobierno, recibió el bastón de General de la Armada del Mar del Sur, continuándose en su caso la práctica nepótica que ya era costumbre entre los virreyes.

Mientras tanto el Marqués de Mancera permaneció en Lima un año más, llegando inclusive a creerse que había sido nombrado como Virrey de Méjico a través de una noticia infundada venida en el buque de aviso en 5 de enero. Tal nombramiento no llegó sin embargo, teniendo que embarcarse y zarpar del Callao para España el 11 de abril de 1648.

En cambio su hijo D. Antonio Sebastián de Toledo —quien también había ejercido como General de la Armada del Mar del Sur— sí llegó a ser Virrey de Méjico como su vigésimo quinto gobernante[24].

D. GARCIA SARMIENTO DE SOTOMAYOR

Como ya se ha apuntado líneas arriba, dio comienzo a su gobierno el décimo sexto Virrey del Perú, el 20 de setiembre y al terminar el mandato de su antecesor, el de Toledo y Leyva.

Sarmiento de Sotomayor, quien era Conde de Salvatierra, Marqués de Sabroso y Caudillo Mayor del Reino y del Arzobispado de Jaén, llegó a Lima cuando la capital —y especialmente el Callao— mostraban aún los estragos de aquella ola sísmica que había venido sacudiendo a Riobamba, Santiago y buena parte de la costa occidental sudamericana, amagando con temblores de tierra continuados a diversos lugares del litoral y del interior como un fenómeno de inusitadas proporciones.

Su reciente gobierno en Méjico había sido solamente discreto y ejercido con moderación. En el Perú, y como se verá más adelante, no dejó tampoco obra notable ni muy destacada. En su haber podrían anotarse la preocupación que mantuvo en favor del indígena y el apoyo que supo dispensar a los jesuitas. Su Relación de Gobierno mantúvose inédita hasta el año de 1899, en que logró sacarla a la luz D. José Toribio Polo merced a su erudita y reconocida preocupación historiográfica y gracias al apoyo pecuniario del Gobierno, materializado a través de su Ministro de Justicia, D. José Antonio de Lavalle.

Dentro del aspecto naval que directamente nos interesa, el de Salvatierra —y no obstante haber gobernado durante siete años— tampoco sobresalió mayormente. Ante la ausencia de amenazas provenientes del mar, puede decirse que se limitó a mantener la escuadra que heredó de su antecesor, esto sería decir: el *Santiago*, el *San Diego*, el *San Francisco Solano* y el patache *Nuestra Señora de la Antigua*, habiendo tenido la mala fortuna de que se perdiese el galeón *Jesús María* (nave Capitana) en los bajos de Chanduy, mientras navegaba hacia Panamá transportando caudales y metales preciosos.

EL NAUFRAGIO DE LA CAPITANA

En fecha 18 de octubre de 1654 zarpó del Callao, con destino a Panamá, la armadilla virreinal conduciendo la plata de Su Majestad y caudales de particulares ascendentes a un valor total de trece millones de pesos. Tan preciosa carga debía ser trasbordada a la armada del Atlántico (Mar del Norte) para su posterior conducción a España.

El galeón *Jesús María* que llevaba a su bordo al General D. Francisco de Sosa, enarbolando su insignia como nave Capitana, encalló al pasar frente al litoral guayaquileño en los bajos de Chanduy, con lo que se atrasó considerablemente la entrega del tesoro a la Armada del Mar del Norte bajo el mando del Marqués de Villarrubia, en Portobelo (Panamá), debido a la demora que trajeron consigo los trabajos de rescate para recuperar las riquezas que pudieron ser salvadas.

El paraje conocido con el nombre de Chanduy posee las siguientes coordenadas geográficas:

Lat. 02º 40'Sur.

Long. 80º 45'Oeste.

Zarpando de Guayaquil hacia el Norte se hallan las montañas de Chanduy cuya orografía es bastante conspicua. En efecto, su altura es de 977 pies (297.8 mts.), estando situadas a medio camino entre Piedras del Morro y Punta Carnero, a unas 4 millas de la costa. Los bajos del mismo nombre (Chanduy) entre los cuales se encuentra el llamado "Blanco" situado 9 millas al sur de la Punta de Santa Elena, son sumamente peligrosos oscilando las profundidades aledañas entre 12 y 9 brazas, en marcación verdadera 333º de la mencionada punta[25].

"El Presidente de la Audiencia de Quito, D. Pedro Vázquez de Velasco, así como el Virrey Conde de Salvatierra, tomaron las más oportunas providencias a fin de salvar la carga del navío y felizmente lo consiguieron, recobrando la mayor parte del caudal que conducía en sus bodegas. Lleváronse de Panamá y de Guayaquil

negros prácticos en el buceo y por su medio se rescató la plata sumergida. Como los galeones, por varios contrastes, hubieron de volver a Cartagena a repararse hubo tiempo de remitir el dinero buceado..."[26].

OTROS QUEHACERES NAVALES

El Conde de Salvatierra —usando de un pobre recurso para disponer de más barcos, a imitación del monarca español que había hecho lo mismo en Lisboa y Setúbal tres décadas antes con los barcos holandeses— ordenó por bando del 17 de febrero de 1649 la expropiación de todos los buques pertenecientes a portugueses, los mismos que dentro de un plazo de 90 días debían venderlos so pena de castigo y decomiso de sus bienes.

En realidad, lo que hizo el de Salvatierra con respecto de los portugueses fue revalidar disposiciones anteriores existentes desde los tiempos de su antecesor, el Marqués de Mancera. En su Relación de Gobierno así lo reconoce, añadiendo que cumplía nuevas órdenes del Rey haciéndolo así: "Quando llegué á este gno. hallé que el S.or marqués de mancera tenía desarmados los portugueses y señaládoles rresidencias en diferentes ciudades y partes del R.no, y bolviendo yo a revalidar esta diligencia el año de 649 mandando que todos se manifestasen para el mismo efecto..."[27].

También este Virrey, a raíz de una propuesta que le fue elevada por la Sala del Crimen en 7 de setiembre de 1653, mandó desarmar a todos los negros y mulatos de su gobernación, quitándoles las espadas y armas blancas en general para prevenir las continuas pendencias, alborotos y muertes que se venían produciendo. Exceptuó a los mestizos de tal medida "...por ser los más muy capaces, hacendados y amigos de los españoles..."[28].

En lo relativo a desastres naturales, el 31 de marzo de 1650 y tras de lluvias torrenciales inusitadas y tempestades eléctricas imponentes, un fuerte movimiento sísmico azotó a la ciudad del Cusco y se prolongó, con intermitencias, durante casi un cuarto de hora causando daños materiales muy crecidos aunque pocas pérdidas de vidas.

El de Salvatierra —teniendo en consideración el descrédito en que había caído la moneda de plata que se fabricaba en Potosí— fuera de dictar medidas para controlar su ley y ajustar su peso, así como también el de las barras que de este metal precioso se fundían, puso singular empeño en organizar visitas a las diferentes Cajas Reales y recolectar tributaciones, con el fin de poder enviar a España los caudales de Su Majestad.

De esta manera, como lo indicó en su carta al Rey en 21 de agosto de 1652, remitió en galeones la cantidad de 1,837.590 pesos,

aunque con ciertos desmedros debidos al recojo de la moneda circulante[29].

El 24 de febrero de 1655 Salvatierra entregó el mando a su sucesor, retirándose en unión de su esposa a la casa de D. Alvaro de Luna. Allí falleció cuatro años más tarde, el 26 de julio de 1599, siendo enterrado solemnemente en la iglesia de San Francisco[30].

Notas al Capítulo IX

1. BIBLIOTECA REAL DE MADRID... *Sala de Manuscritos.* Cod. Nº 57, est. H. T. 6º, doc. 29 ff. 1 y 2.
2. LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Historia Marítima del Perú,* Siglos XVII y XVIII. Lima, 1973. T. IV, p. 402.
3. Ibídem, p. 489.
4. LIBRO DE CABILDOS DE LIMA. Lima, 1958 y 1962. XIX, p. 908 y XX, p. 308.
5. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, SEVILLA.— Papeles traídos de Simancas. Legajo rotulado: *Papeles causados los años de 1624 a 1626.* T. 25 doc. Nº 79, fol. 2.— Vide: Archivo Histórico Museo Naval del Perú, est. 1, caj. 2.
6. Ibídem, fol. 4.
7. LOHMANN VILLENA, Guillermo... Op. cit., pp. 490-491.
8. BROMLEY, Juan... *Recibimiento de Virreyes en Lima.* Revista Histórica, Lima 1953. T. XX, p. 78.
9. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, SEVILLA, 572, ff. 135-137 v.
10. VARGAS UGARTE Rubén... *Historia General del Perú (Virreinato, 1596-1689).* Lima, 1966, p. 235.— Vide: TEXEIRA, Pedro... *Relación del Descubrimiento del Rio de las Amazonas y S. Francisco de Quito,* pub. JIMENES DE LA ESPADA, Marcos. Boletín Sociedad Geográfica, Madrid. T. IX, 1889.
11. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú.* Lima, 1932. T. III p. 179.
12. SUARDO, Juan Antonio... *Diario de Lima.* Lima, 1936. T. I, pp. 178-179.
13. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas.* Lima, 1969. T. I, p. 34.
14. BROMLEY, Juan... Op. cit., pp. 79-80.

15. LOHMANN VILLENA, Guillermo... Op. cit., p. 94.
16. FACTA... *Enciclopedia Sistemática.* Madrid, 1964, p. 262.
17. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., p. 137.
18. Ibídem., p. 138.
19. MANCERA, Marqués de... *Relación del Estado del Govierno del Perú.* Lima, 1899, p. 32. Pub. por José Toribio Polo. Ed. Imprenta del Estado, calle de la Rifa Nº 58.
20. Ibídem., p. 47.
21. Ibídem., pp. 54-55.
22. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., pp. 258-259.
23. MANCERA, Marqués de... Loc. cit., p. 64.
24. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 271.
25. DERROTERO DE LA COSTA ECUATORIANA, 1938. Servicio Hidrográfico de la Armada, pp. 57-58.
26. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 277.
27. SALVATIERRA, MARQUES DE... *Relación de Gobierno.* Lima, 1899. Pub. por José Toribio Polo, p. 45.
28. Ibídem., p. 47.
29. Archivo de Indias. Lima, 56.
30. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 277.

Capítulo X

La Primera Academia Náutica Peruana. Ofensiva pirática Anglo-Francesa y reacciones contra el nepotismo hispánico: cambio en las tácticas navales. La compañía "Nuestra Señora de la Guía"; logros primarios

ARRIBA AL PERU SU NUEVO VIRREY

Con un retraso inusitado, desde que en agosto de 1653 había entregado el Virreinato de Nueva España (Méjico) a su reemplazante, el Duque de Alburquerque, recién el 3 de enero de 1655 dio fondo en Paita el navío *Santiago* conduciendo a su bordo al nuevo Virrey del Perú, quien debido a la falta de buques en Acapulco principalmente, no pudo viajar antes hasta su nuevo destino.

D. Luis Enríquez de Guzmán, Conde de Alba de Aliste y Villaflor y Grande de España, fue el décimoséptimo de nuestros virreyes, viniendo acompañado por dos de sus hijos: D. Juan y D. Enrique. Al parecer su primogénito, D. Francisco, hallábase en España. Tampoco lo acompañó su esposa, Dña. Hipólita de Córdoba y de Cardona, quien también se encontraba en la península y falleció en Madrid, cuando su cónyuge gobernaba aún estas tierras al comenzar el año de 1659.

El 8 de febrero llegó al Callao el de Alba de Aliste, verificando su entrada solemne a Lima el 24 de dicho mes y siendo recibido fastuosamente.

Azotado por la mala suerte durante su período gubernamental como se verá más adelante, dentro del renglón naval es necesario resaltar un acierto que ameritó sumamente su discreta labor como gobernante: mientras que sus antecesores se habían contentado con mantener o aumentar la escuadra y oponerse esporádicamente a peligros corsarios o piratescos, este Virrey creó la tecnificación de nuestros marinos coloniales, fundando para ello una suerte de Academia Náutica dando de esta manera un paso destacado e histórico que merece cita especial, "con la idea de hacer buen go-

bierno e implantar novedades, que a fuer de científicas e ignoradas por aquellos tiempos, eran absolutamente necesarias".

Estas palabras suyas significaron y representaron su voluntad de luchar contra el empirismo acostumbrado en la preparación náutica. A partir de la creación de la primera academia que inició el de Alba de Aliste, tanto la teoría como la práctica del arte de navegar contaron con un centro de enseñanza peruano.

ANTECEDENTES HISTORICOS

La Escuela Naval del Perú que existe hogaño, se remonta pues, en sus orígenes, al siglo XVII y esta feliz iniciativa virreinal que, con algunas interrupciones en el tiempo y a través de diversos períodos gubernamentales, mantúvose dentro del medio el espíritu primigenio que inspiró su funcionamiento inicial, en el antiguo "Hospital de Mareantes" allá por el año de 1657.

Este último predio urbano existía ya en Lima desde 1581, habiendo sido proyectado y construido por un griego de origen, D. Miguel o Juan Acosta (que ese era su nombre castellano), en la arteria urbana que hoy conocemos como la Avenida Tacna (1980). Hallábase ubicado en la parroquia de San Sebastián, sobre la calle del Espíritu Santo y la ribera izquierda del río Rímac.

Motivado por la estrecha relación entre las enseñanzas que se impartirían a los futuros maestres o pilotos, y la naturaleza de aquella entidad en la que se atendían en general los mareantes —típicos hombres de mar— el Virrey decidióse a utilizar para su propósito parte de un local (el hospital) vinculado directamente con personas que sabían del oficio, y que, ya por haberlo practicado o continuar haciéndolo luego de restablecer su salud, podrían resultar valiosos asesores para el exitoso logro de su proyecto.

Con el propósito de aclarar conceptos y definir algunos términos bastante repetidos antaño pero que son hoy arcaísmos en desuso, sería conveniente fijar que un *mareante* era el comerciante o traficante por mar que profesaba el arte de la navegación; se conocía como *maestre* a la segunda persona que ejercía o controlaba la parte económica de una nave, siendo a menudo su propio capitán quien ejercía dualmente ambos cargos; finalmente, ostentaba el título de *piloto* aquel marino —que por hallarse calificado en las ciencias náuticas— gobernaba y dirigía el barco durante toda su navegación.

Sin embargo, creemos que la inquietud del Conde de Alba de Aliste para iniciar en forma orientada científicamente la enseñanza náutica en el Perú, enraizó en su buen criterio y en su espíritu de observación de lo que venía sucediendo así como en sus lamentables consecuencias. El no era marino, pero sí un hombre capaz de

corregir yerros y buscar adecuadas soluciones a los problemas que continuamente se presentaban en asuntos de mar.

Centro convergente de sus razonamientos y alimento vital de su decisión, fue, a no dudarlo, la manifiesta impericia de crecido número de pilotos que se desempeñaban como tales y a los cuales se confiaba la seguridad de las naves, no obstante desenvolverse en su oficio en forma más empírica que profesional. A ello se añadió el alto índice de accidentes marítimos que venían ocurriendo dentro del tráfico de naves mercantes.

En un corto trabajo de investigación que como co-autor publicó quien estas líneas escribe en la Revista de Marina del Perú, se consignó la opinión del viajero D. Luis Herrera y Montemayor vertida por escrito en 1617 y referida a tan delicado asunto, juicio que fragmentariamente se repite en esta obra porque se exteriorizó a raíz de un viaje desde Méjico al Perú:

"...*La resolución absoluta de los pilotos en la mar es tan sin tassa, ni apariencia de razón no obstante que algunos la tengan, por algunos viajes que emos visto aciertan, siendo tan bárbaros los más, que aún no saben leer, ni escribir, cosa conveniente para multiplicar los grados y disminuirlos y demás quentas para las navegaciones. Y el tiempo (...que) duran puede muy bien decir, que son jueces absolutos, y los más baxan la mano al passo de sus pensamientos,* trocando tales oficios por el de verdugos, *como lo fue de muchos el de esta desventurada fregata...*"[1].

Así el Conde de Alba de Aliste creó la cátedra de Matemáticas para la enseñanza de las materias conducentes a la Náutica, la misma que se dictaría en aquella suerte de escuela ubicada dentro del recinto del "Hospital de Mareantes". Este nosocomio tenía una área pequeña y limitada a 48 varas de longitud por 13 varas de anchura[2].

EL COSMOGRAFO MAYOR DEL VIRREINATO: LA ACADEMIA NAUTICA

El Virrey, para cumplir su propósito en forma acertada, trajo desde Méjico a D. Francisco Ruiz Lozano (persona calificada que había conocido allá, pero oriunda de Lima), dándole primero el empleo de Capitán de Corazas y luego el de General de la Mar del Sur. En el año de 1657 se le nombró Cosmógrafo Mayor del Virreinato del Perú.

La indiscutible preparación científica que Ruiz Lozano poseía, resultó ampliamente acreditada cuando en 1660 —un año antes de que el sabio astrónomo alemán Hevelio descubriera el cometa que

lleva su nombre el 3 de febrero de 1661— nuestro Cosmógrafo Mayor ya lo había observado y hecho anotaciones al respecto.

Bajo su dirección, y sin llevar explícitamente el título de Academia Náutica con que a la postre se le conoció, comenzó a funcionar dicho centro de estudios en el "Hospital de Mareantes" con las cátedras de Matemáticas, Astronomía y otras materias relacionadas con los estudios náuticos. Su desempeño como profesor fue siempre excelente, dado que simultáneamente ejercía también como Mayordomo del arriba citado nosocomio. Ruiz Lozano murió en 1677, cuando contaba 70 años de edad.

A su fallecimiento las cátedras que hallábanse a su cargo así como la instrucción de pilotos fueron asumidas por D. Juan Ramón Koening, matemático y cosmógrafo de singular valía, quien había venido también de Méjico junto con el Virrey Conde de Aliste integrando su séquito.

Koening era un presbítero belga (natural de Malinas, provincia de Amberes), quien además de reemplazar a Ruiz Lozano en sus difíciles tareas se distinguió como teólogo, acucioso canonista y poeta latino. Anteriormente habíase desempeñado como capellán del hospital, habiendo substituido a Ruiz Lozano en algunas oportunidades durante las clases que éste no pudo dictar, haciéndolo en forma acertada y competente.

A lo largo de treinta y dos años se mantuvo Koening como Director de nuestra Academia Náutica, contribuyendo con su esfuerzo a la formación científica de varias generaciones de marinos. Su muerte acaeció el 19 de julio de 1709.

A raíz de su fallecimiento se clausuró la academia que dentro de su orientación náutica, había sido la primera en su género en el continente.

Medio siglo más tarde —mediante el decreto del 21 de febrero de 1766— el Virrey Amat y Junyent dispondría que la cátedra de Matemáticas fuese dictada a los caballeros cadetes pertenecientes a los cuerpos de Ejército y Marina. Tras de un largo intervalo no se ha encontrado otras referencias directamente relacionadas con la enseñanza científicamente orientada de la Náutica, sino las que veremos más adelante —después de un largo período, en el que no hubo mayor preocupación gubernamental sobre tal asunto— y que examinaremos cuando se trate del Virrey D. Manuel de Guirior[3].

OTROS ASUNTOS NAVALES CON ALBA DE ALISTE

Este Virrey tuvo no obstante que enfrentar las consecuencias de la guerra ya declarada entre España e Inglaterra, conflagración que fuera de originar una seria interrupción del tráfico marítimo

entre la metrópoli y sus colonias americanas, disminuyó grandemente el comercio que siempre había existido con la península.

Pero si bien la amenaza británica constituyó para el Virreinato del Perú una mediata alerta, en esta ocasión no se realizaron incursiones en la Mar del Sur vía el Estrecho de Magallanes o rebasando el Cabo de Hornos. También hubo noticias de que seis fragatas inglesas venían al Pacífico y que fueron reconocidas en Buenos Aires; acaeció que ellas tuvieron allí un encuentro con algunos buques cuya entrada a puerto quisieron impedir. Habiéndose perdido en tal ocasión su nave Capitana que se fue a pique, las demás intentaron la ruta por Magallanes pero varias tormentas se la impidieron y les fue imposible entrar a la Mar del Sur. Ante el urgente requerimiento del Gobernador de Buenos Aires, D. Pedro de Baigorri que se hallaba desprevenido, el Conde de Alba de Aliste le envió con la máxima rapidez gente, armas y municiones así como otros muchos artículos que necesitaba. Felizmente el peligro de aquella incursión quedó frustrado.

De otro lado, y si bien esta intentona británica fracasó, puso al Virreinato del Perú en la consiguiente alerta. Afortunadamente los planes ingleses cambiaron y sus ataques se concentraron sobre Méjico y Tierra firme, lo que significó un respiro para esta colonia sudamericana. Para los marinos de Albión este viraje resultó fructuoso y estimulante.

Así, el Almirante William Pitt mandando una flota de 12 navíos atacó y tomó posesión de la isla de Jamaica en 1656, siguiendo las instrucciones de Sir Oliverio Cromwell y convirtiéndola en su Base de Operaciones.

La relativa cercanía de ella a los puertos de Méjico, Nueva Granada y Tierra Firme (Panamá y aledaños), permitía a sus barcos efectuar exitosos ataques sobre galeones y armadas, ya provenientes de España, ya en viaje de retorno a Europa.

La notable baja que experimentó el comercio marítimo tuvo también otras causas que se sumaron al peligro inglés. Entre éstas, el alza de los derechos de avería, la obligación de registrar toda la plata embarcada, y, por añadidura, las medidas arbitrarias que en varias oportunidades tomó el propio Rey, apoderándose de caudales pertenecientes a particulares para hacer frente a los apuros económicos de la Corona debidos a los gastos de guerra.

Todo lo expresado líneas arriba introdujo una gran desconfianza entre los comerciantes y gentes adineradas, comenzando así a proliferar el contrabando con el fin de poder enviar caudales y plata sin gastos tan onerosos a la par que evadiendo probables decomisos reales. De esta manera se produjeron muchas e ingentes pérdidas de riquezas y extravíos de dinero.

A la situación esbozada anteriormente, hubo que añadir la demanda de donativos voluntarios que hizo la Corona a sus súbditos, y que fue hecha con anterioridad a las confiscaciones de caudales particulares de que se ha tratado más arriba. A los ojos de los contribuyentes peruleros, los apuros económicos del monarca resultaban insaciables. Ya desde su arribo a Lima el Virrey de Alba de Aliste había recibido del de Salvatierra una Real Cédula, exigiéndole efectuar una encuesta en todo el Reino para dichos fines tras de haber postergado su antecesor el real pedido. La reciente pérdida de la nave Capitana *Jesús María* en octubre de 1654 sobre los bajos de Chanduy, así como los desastres causados por algunos terremotos ya habían sido motivos suficientes para disminuir ahorros y capitales, y a la par, mantener afligidos los ánimos para hacer frente a aquel requerimiento monárquico. "Y yo lo dilaté algunos días —escribió Alba de Aliste— pues... como tenían los caudales menoscabados y los ánimos postrados con estos sucesos, sólo serviría de afligirlos más". Finalmente se decidió a pedirlo, tanto en la ciudad como en toda su jurisdicción urgiendo a los corregidores. Logró reunir 40,000 pesos, más de lo que parecía posible[4].

Pero a este pedido real siguieron otros: el uno cuando nació el Príncipe y que permitió recaudar 57,500 pesos. Ya cuando vino el tercero —por el matrimonio de la Infanta y las paces con Francia acabadas de hacer— obligando el último a una nueva dilación virreinal aconsejada por la decadencia económica imperante, el Conde de Alba de Aliste resolvió entregar tal encargo a su sucesor, el Conde de Santisteban, ya que su llegada al Virreinato del Perú hallábase próxima.

La labor que para la defensa e incremento de la escuadra realizó el de Aliste fue escasa pero debe mencionarse. Al recibir el gobierno sólo contaba con dos buques principales existentes desde la época de su antecesor, el Marqués de Mancera. Ellos eran nuestro conocido, el *San Francisco Solano* y el galeón *Santiago*, pero en tal condición marinera que había necesidad de gastar unos 93,000 pesos para repararlos. Con el fin de aumentar las fuerzas navales útiles, encargó la construcción en Guayaquil de dos naves que desplazarían 800 toneladas cada una —pese a que el límite de las órdenes reales al respecto era el de 600— las mismas que se construirían bajo la dirección y supervigilancia de D. Cristoval de Mello, a la sazón Almirante de la Mar del Sur. Tal costo ascendió a la suma de 500,000 pesos, amén de la jarcia que se trajo de Chile y que se pagó a 17,000 pesos el quintal. También, y para el confinamiento de galeotes, construyó una chata; ordenó la botadura de una galera que se trabajaba en Guayaquil desde los tiempos de Chinchón (embarcación veloz a remos, que podía usar velas esporádicamente).



El Virrey del Perú, D. Luis Enriquez de Guzmán, Conde de Alba de Aliste. (Archivo: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

El de Alba de Aliste, siguiendo las huellas de sus predecesores, dio el mando de la escuadra a su hijo, D. Juan Enríquez de Córdoba y Cardona, designándole como Almirante a D. Francisco Arnillas. Igualmente procedió a reparar las murallas del Callao —mediante una contramuralla o falsa braga de 4 varas de grueso— a pesar de lo cual y cuando hubo braveza de mar, vióse amanecer deteriorada y en camino de destruirse. Para evitar tal peligro el Virrey procedió a construir un sólido tajamar en el que se gastó 153,000 pesos, sin desmedro de la Real Hacienda desde que dicha cantidad se sacó de la "sisa de la carne". Fundió 2 culebrinas reales[5].

ACIAGO SUMARIO DEL GOBIERNO DE ALBA DE ALISTE

Fuera de la sublevación de los indios araucanos de Chile, el ataque corsario inglés del Almirante William Pitt a Jamaica y la toma de dicha estratégica isla como Base de Operaciones británica, dos terremotos, las pérdidas de vidas y caudales acaecidos poco antes de su período, la erupción del volcán Pichincha, así como la sublevación de los indios con Pedro Bohórquez que tuvo lugar en Calchaqui (Tucumán), contribuyó —dentro del conjunto de acontecimientos desgraciados— a marcar el período gubernamental del Virrey D. Luis Enríquez de Guzmán, Conde de Alba de Aliste y Villaflor, con un triste hado de fatalidad inmerecido.

Durante el año de 1659 se expidió el nombramiento del nuevo Virrey del Perú, D. Diego de Benavides y de la Cueva, Conde de Santisteban y Visorrey de Navarra, quien dejó éste último cargo para trasladarse a América como el décimoctavo de sus gobernantes.

El 31 de julio de 1661 entregó el de Aliste el mando a su sucesor, el de Santisteban. Había gobernado seis años, cinco meses y seis días. No obstante permaneció en Lima hasta el 2 de diciembre del siguiente año, en que se embarcó en la armadilla que zarpaba para Tierra Firme en unión de sus dos hijos: D. Juan y D. Enrique. Ambos llegaron a ser, sucesivamente, Generales de la Mar del Sur. Su esposa había muerto en España. Su primogénito, D. Manuel Enríquez de Guzmán quien no vino al Perú y permaneció en la península, fue uno de los plenipotenciarios que firmaron la paz con Francia en 1659, habiendo además tratado el matrimonio de la Infanta María Teresa con Luis XIV.

Con motivo de estos acontecimientos y como ya se ha visto líneas arriba, el Rey exigió más donaciones graciosas de sus súbditos que fueron trasladadas para ser resueltas por el nuevo Virrey, Conde de Santisteban.

El Juez de Residencia que nombrara el Consejo y el Rey para entender el gobierno del de Alba de Aliste, fue el Oidor D. Juan de

Retuerta. Terminó el proceso en 16 de mayo de 1662 —que fue la causa retardatoria de su viaje a España —acumulando contra él 14 cargos, los más nimios o de poca monta. Finalmente se le absolvió de 11 de ellos, condenándosele a pagar costas y gastos de residencia por el 2º, 7º y 9º [nombramiento de jueces eclesiásticos en causas seculares; pago de propios con correspondencia, y haber otorgado corregimientos en forma nepótica][5].

EL CONDE DE SANTISTEBAN: UN GOBIERNO SIN PREOCUPACION NAVAL

Al hacerse cargo del Virreinato del Perú D. Diego Benavides y de la Cueva, Marqués de Solera, ex gobernador de Galicia y ex Virrey de Navarra, no encontró amenazas provenientes del mar ni las hubo tampoco durante los casi cinco años que duró su mandato. Por ello su preocupación naval resultó intrascendente.

Habiendo sido nombrado para tan alto cargo en el año de 1659, embarcóse en Cádiz allá por el mes de noviembre, haciéndolo en uno de los galeones del General D. Pablo de Contreras, pero con tan mala fortuna que un recio temporal hizo zozobrar a siete de aquellas naves y obligó a las demás a retornar a su fondeadero. Zarpó nuevamente al iniciarse el nuevo año —el 10 de enero de 1660— logrando esta vez arribar a América sin mayores inconvenientes. Su viaje hasta el Perú lo efectuó por tierra, y, como ya se apuntó líneas arriba, entró a Lima el 31 de julio de 1661 y recibió el poder de manos de su antecesor, el Conde de Alba de Aliste.

Una de sus primeras medidas de gobierno fue la de preocuparse de la recaudación y manejo del impuesto de "Avería", encomendando la tarea al Tribunal del Consulado. Como ya es sabido, el producto del mencionado derecho hallábase destinado a cubrir los gastos de los barcos de guerra, en razón de la labor de convoyar y proteger a los buques mercantes que navegaban hasta Panamá transportando efectos y caudales de particulares. Tal derecho era antiguo y corría a cargo de la Casa de Contratación de Sevilla en lo administrativo, viéndose muchas veces recargado con aumentos hasta del 6% y dependiendo dicha alza de los caudales o efectos transportados. Las defraudaciones y disgustos que venía causando el sistema a los comerciantes, impulsaron al Consejo el año de 1660, a disponer que fueran los Consulados los que entendiesen todo lo pertinente al mencionado impuesto.

El nuevo Virrey también pretendió, sin éxito, fundar una cátedra de matemáticas en la Universidad de Lima y para ello la dotó con 692 pesos. Su intento fracasó por falta de asistentes a la misma, no obstante que la idea contribuiría a una posterior proclividad en favor de la Náutica. Sin embargo las enseñanzas si-

milares que se dictaban en la academia fundada por su antecesor, el Conde de Alba de Aliste en 1657, se siguieron impartiendo sin interferencias aun en los tiempos del de Santisteban. Recordemos que había comenzado bajo la dirección del Cosmógrafo Mayor del Virreinato, D. Francisco Ruiz Lozano, y que, a la muerte de éste, continuaron a cargo del presbítero D. Juan Ramón Koening hasta el 19 de julio de 1709 en que ocurrió su fallecimiento[6].

Una práctica que llegó a hacerse costumbre durante la Epoca Virreinal y que se sostuvo durante muchos años fue la de adjudicar altos cargos políticos y hasta profesionales a personas emparentadas con los gobernantes. No importaba la eficiencia en el desempeño; interesaba únicamente halagar a la parentela y asegurarse hombres de confianza en los puestos claves. Ya se veía con naturalidad aquel dispendio de favores y, cuando más se criticaba en corrillos o conversaciones íntimas, cuando la cosa era mayor, originaba substanciosos ingresos y podía sospecharse que una parte de ellos iría a engrosar bolsas de más alta jerarquía.

Pero se dieron casos tendentes a corregir tales anomalías. Como ejemplo y antecedente cercano podría citarse el del anterior Virrey, Conde de Alba de Aliste, a quien el Juez de Residencia, D. Juan de Retuerta, condenó a pagar costas y gastos por el 9º cargo —de los 14 que se le hicieron— tacha que se refería a haber otorgado corregimientos a miembros de su parentela.

En caso del Conde de Santisteban fue muy original y si se quiere exagerado, ¡como que nombró Teniente General de la Armada y concedió el mando de la Escuadra Virreinal a su hijo, D. Manuel de Benavides, niño que aún no había cumplido trece años de edad, y que, de consiguiente, era un lego en asuntos de mar y guerra! Años después, en 1716, el viajero francés M. Frezier (quien era Ingeniero Ordinario del monarca galo), nos ilustró acerca de los estipendios que se pagaban a los Oficiales por aquel entonces; citamos cuatro de ellos:

Al Teniente General de la Caballería	1,500
Al Comisario General de la Caballería	1,500
Al Teniente del Maestro de Campo	1,200
Al Teniente del Capitán General	1,200

Frezier anotó que tales cantidades se pagaban en piastras [debieron ser pesos de plata], moneda castellana que pesaba una onza y valía ocho reales de plata. Cuando su equivalente era de diez reales, llamábanla peso fuerte[7].

Alrededor de la cantidad de 1,200 pesos, debieron girar los emolumentos percibidos por ese Teniente de Capitán General, quien,

—cuando el Virrey no se hallaba embarcado— enarbolaba su insignia en la nave Capitana con mando absoluto en la mar. Recordemos que el niño aquel iba a cumplir los trece años.

OCURRENCIAS IMPORTANTES DURANTE EL PERIODO DE SANTISTEBAN

Si bien la administración del Virrey Conde de Santisteban fue atinada y prudente en forma general (hasta el punto de lograr un superávit anual de medio millón de pesos), tuvo que hacerse frente a una sangrienta revuelta de mineros en Laycacota que causó numerosas víctimas; un violento terremoto destruyó también la ciudad de Ica dejando más de 400 muertos; ocurrió igualmente un alzamiento de mestizos en La Paz que tenía como cabecilla a Antonio Gallardo (cuyo apodo era el de *Pilinco*, "el labio caído"), y mientras el Virrey se preocupaba en reglamentar con justicia el trabajo de los nativos —no obstante su precaria salud— tuvo que concurrir a un Auto de Fe celebrado el 23 de enero de 1664; también se rumoreaba acerca de un probable alzamiento indígena cuando la muerte le sorprendió el 17 de marzo de 1666. Las solemnes exequias se celebraron recién el 31, sepultándosele en el recinto perteneciente al convento de Santo Domingo.

Provisionalmente se hizo cargo del gobierno la Real Audiencia, presidida por el Oidor Decano, D. Bernardo de Iturrizara, tocándole disponer la realización de otro Auto de Fe en el que fue ajusticiado el rebelde Pedro Bohórquez (o Pedro Chamico), andaluz que habíase sublevado en Tucumán hacía ya una década (en 1657), usurpando el nombre de Huallpa Inca.

Muerto ya el Virrey de Santisteban, ante la delación de D. Diego Lobo, natural de Cajamarca, indígena resentido por haber perdido títulos y prebendas, la Audiencia tuvo noticias de un probable levantamiento indígena en Lima y mandó abrir cabeza de proceso apresando a muchos, entre ellos a los capitanes de compañías Juan Ordóñez y Andrés Arenas, quienes, en realidad, procuraban reunirse en la capital con sus indígenas para organizar la presentación de quejas contra el maltrato. La Audiencia condenó a la horca a 8 de los presuntos culpables; a otros a penas menores, declarando a los demás en rebeldía.

Según el Real Tribunal arriba citado, el plan que habían tramado los indígenas era el de alzarse en la noche de Reyes, organizar incendios y pasar a cuchillo a muchos españoles residentes en Lima y alrededores. Se habló de unos 3,000 indios dispuestos a cometer estos dislates, pero, cuando el 31 de diciembre de 1666 —apuntó el historiador Vargas Ugarte— "salieron de Lima 300 hombres a las órdenes del General D. Baltasar Pardo y se encaminaron a los ce-

rros de las cercanías de Lima, por la parte de Huachipa y por aviso que se había tenido de que habían de juntarse como unos 3,000 indios la víspera de Reyes. Volvió la expedición el sábado 1º de enero de 67 *"y no toparon ni vieron nada de lo que se fue a buscar"*. Los 3,000 indios se debieron hacer humo y no se encontró rastro de ellos". Añadía después:

"Por todo lo dicho creemos que hubo precipitación de parte de los oidores y excesivo rigor en el castigo de estos pobres naturales"[8].

EL PELIGRO NAVAL INGLES: LEMOS

D. Pedro Fernández de Castro y Andrade, Conde de Lemos, Marqués de Sarria y Gatinara, Duque de Taurisano y Grande de España, fue nombrado como 19º Virrey del Perú por la reina Regente Dña. Mariana de Austria (Mariana de Neubourg), encargada del gobierno durante la minoría de edad de su hijo D. Carlos II y por el reciente fallecimiento del monarca D. Felipe IV quien fuera su esposo.

Entre 36 postulantes fue elegido el de Lemos, quien, no obstante la pugna tendente a lograr tan alto cargo resultó él favorecido, al parecer gracias a la influencia del confesor de la soberana, el jesuita Everardo Nithard, sacerdote austríaco que tuvo en sus manos la decisión[9].

El nuevo representante de la Corona llegó a Lima el 21 de noviembre de 1667, y, cosa desusada, vino provisto de una Real Cédula que autorizaba a su noble consorte, Dña. Ana de Borja Doria y Centellas, a gobernar la colonia en su lugar y en caso de ausencia obligada del titular, cuando éste tuviese que dejar Lima por razones debidamente justificadas. Y esta ocasión se presentó muy pronto, al viajar el Virrey a Laycacota para debelar exhaustivamente una rebelión de mineros que aún no se había dominado.

Ante la amenaza naval inglesa representada por los piratas de Henry Morgan, cuyas hordas acababan de asolar Panamá, incendiándola y capturando el castillo de Chagres además de penetrar en los conventos y cometer innúmeras depravaciones con las monjas que allí encontraron, merodeaban por las aguas americanas las naves corsarias de Charles Henry Clark y significaban una continua preocupación. A todo ello se le añadiría más tarde la peligrosa incursión del *Sweepstakes* bajo el mando de John Narborough, quien traía la misión de socavar el dominio español en América allá por el año de 1670 y atacar el puerto de Valdivia.

Al regresar el Virrey a Lima después de haber silenciado a los sublevados en Laycacota y hecho ajusticiar a 40 de sus cabecillas, retomó el gobierno de manos de su esposa y prosiguió con los preparativos navales y de defensa que había iniciado su mujer.

PREVENCION Y SUGERENCIAS CONTRA AMENAZAS MARITIMAS

El Conde de Lemos no sólo se empeñó en lograr a cabalidad las anteriores medidas, sino que también se dirigió por escrito a la Soberana con el fin de prevenir al gobierno sobre la situación existente. En la carta que le remitió desde Lima el 10 de marzo de 1669 —y que transcribimos fragmentariamente— resultó bastante explícito:

"Señora: Con la tolerancia de aver dexado a los ingleses y franceses en las islas de Barlovento están arriesgadas todas las Indias, pues no sólo tratan de invadir Cartagena y Portobelo sino pasar a esta mar del Sur, por el río de Darién y señorearse de los puertos que quisieren en que hallarán poca o ninguna resistencia. Sírvase V.M. de mandar poner remedio porque será más difícil y causará mayor gasto repelerlos que estorvar con tiempo su entrada y el que a mí se me ofrece es que venga la Armada Real del Océano a restaurar la isla de Jamaica que es facilísimo (y en esto Señora, no hay duda) como lo verá V.M. en la propuesta que hice desde Portobelo, en despacho de 7 de junio de 1667, quedando en la costa de Tierra Firme por lo menos 8 fragatas de hasta 20 cañones, para que divididas por las islas limpien aquellos mares, que no harán gasto nuevo a V.M. supuesto que tiene consignación fija la armada de Barlovento, que si ahora no se cobra tan cavalmente como se devia, es porque los vasallos que la pagan no ven que navega aquellos mares y les defiende de tantas hostilidades como padecen en las costas de Tierra Firme de estos enemigos, que corren con nombre de corsarios, aunque en la verdad no lo son, porque están amparados por el Rey de la Gran Bretaña y del Rey Christianísimo (y siendo esto así y estando actualmente haciéndonos guerra) no hay razón para que con el disimulo vayan tomando aliento y se apoderen de los estados de V.M...."[10].

Dentro de las medidas de prevención que tomó el de Lemos —luego de las ayudas que envió la Virreina a Panamá y que demoraron tan sólo 28 días en llegar al istmo mientras ella gobernó en ausencia de su cónyuge— débese resaltar la actitud de mandar más refuerzos a Tierra Firme. Al enterarse en marzo de la destrucción, saqueo e incendios efectuados por los ingleses de Morgan, alistó la nave Capitana *Nuestra Señora de Guadalupe*, la Almiranta *San José*, el patache *San Lorenzo* junto con otros cinco navíos, embarcando a su bordo 2,500 hombres, 70 piezas de artillería, pólvora, municiones y otros auxilios, más 250,000 pesos como urgente socorro. La mencionada fuerza naval zarpó del Callao llevando como General a D. Francisco Baños de Herrera, y como Almirante a D. José Alzamora, arribando a Panamá en abril de 1671 pero con morosidad.

En efecto, desde el 28 de enero en que Henry Morgan y sus piratas tomaron la plaza luego de haber bajado en lanchas por el río hasta el paraje de Cruces, tras de una desigual lucha con las tropas bisoñas y mal armadas al mando de Pérez de Guzmán, se dedicaron al saqueo e incendio de la ciudad cometiendo innúmeras tropelías y crueldades sin cuenta, y permaneciendo en ella algo más de tres semanas hasta que, hartos de sangre y llevándose muchos prisioneros así como grandes tesoros de los templos y caudales que habían enterrado los vecinos, bajaron hasta Chagres y demolieron el fuerte, reembarcándose luego para alejarse de la costa y huir con el botín.

Así pues los auxilios enviados por el de Lemos resultaron inútiles y extemporáneos.

A la luz de la Historia, es preciso sin embargo relevar al Virrey, Conde de Lemos, de la responsabilidad que tales ataques piráticos entrañaron. El ya había advertido a la Corona del peligro inglés apenas llegado a estas tierras, puesto que en el despacho de correspondencia citado *ut supra* y fechado el 7 de junio de 1667, se quejó ante la Reina sobre la tolerancia que se había tenido con los británicos y franceses en las islas de Barlovento, "...pues no sólo tratan de invadir Cartagena y Portobelo sino pasar a esta mar del Sur, por el río Darién y señorearse de los puertos que quisieren en que hallarán poca o ninguna resistencia".

Sus frases resultaron proféticas y la estulta despreocupación de la Soberana y su Real Consejo, poco menos que inconsciente.

Verdad es que ya se habían firmado las paces con Inglaterra, pero Henry Morgan y sus dotaciones se desentendieron de tal situación, y, como piratas que eran, iniciaron sus operaciones enrumbando hacia Chagres en 1670. Ya dos años antes, en junio de 1668 y a poco de la carta en la que el de Lemos se adelantaba a los sucesos, contando con 9 barcos y unos 500 hombres armados hasta los dientes desembarcaron en Portobelo, y protegidos por el fuego de sus buques, atacaron los fuertes de San Jerónimo y Santiago de la Gloria, obligando a los defensores a rendir y evacuar el primero para refugiarse en el último y seguir combatiendo. Mientras tanto los piratas ocuparon el caserío, y redoblando sus esfuerzos, consiguieron adueñarse del castillo Santiago de la Gloria.

Ante la amenaza que se cernía sobre Portobelo y siendo las tropas defensoras insuficientes, D. Agustín de Bracamonte a cuyo mando iban, transó con los piratas y logró que Morgan y los suyos se retiraran previa entrega de 100,000 pesos. Como se ha visto, dos años más tarde —y con base en la isla de Jamaica que ya habían tomado con relativa facilidad— volvieron a Portobelo después de haber saqueado Cartago, en Costa Rica; las hordas de Henry Morgan retornaron a Panamá en enero de 1671 y cometieron

los vandálicos actos que sucintamente se relataron *ut supra*, retirándose después con lo que los auxilios navales que envió el Virrey de Lemos resultaron inoperantes.

OTROS QUEHACERES NAVALES

De otro lado, no se contentó el Gobernante con estas infructuosas experiencias desagradables sino que, con la intención de que las propias fuerzas del Virreinato del Perú se hallasen preparadas para enfrentar cualquier orden de acontecimientos que pudieran presentarse en el futuro, dispuso la carena de los buques utilizables, el reforzameinto de la débil escuadra virreinal, la construcción de naves mercantes habilitadas para llevar artillería y la adquisición de otros barcos.

Tampoco cesó de informar a la Corona acerca de la peligrosa situación existente, solicitándole el envío de unos seis buques a la par que una remesa de 10,000 mosquetes y 20,000 arcabuces. La indiferencia monárquica se limitó a responder que España propiciaría las construcciones navales en sus colonias, enviando para dicho fin jarcias, anclas, clavazón y otros elementos necesarios a precios de costo, debiéndose hacer aquellas con fondos de particulares.

Tal actitud real obligó al de Lemos a organizar una colecta entre la civilidad y el clero, llegando de esta suerte a aliviar la renuente apatía peninsular y la falta de recursos económicos para los indicados fines.

Y la Corona... prometió en retribución a aquellos donativos y esfuerzos tendentes a construir buques y fortalecer defensas, que otorgaría títulos, distinciones y permisos a sus súbditos para talar bosques y aprovechar sus maderas. Por descontado que no hizo ninguna concesión en materia de tributaciones; escogió el sistema más fácil y menos oneroso para las arcas reales.

Si bien las amenazas piráticas no llegaron a tangibilizarse en aguas peruanas durante el período del de Lemos, a su fallecimiento ocurrido el 6 de diciembre de 1672 la Escuadra Virreinal hallábase integrada por la nave Capitana *Nuestra Señora de Guadalupe*, la Almiranta *San José*, el patache *San Lorenzo*, seis lanchas, una galera (aun en gradas desde la época del Virrey de Chinchón), y otras dos naves menores provistas de remos: el *San Juan de Alba* así como una homónima de la Almiranta, la *San José*.

Después de su muerte la Real Audiencia tomó el poder durante año y medio aproximadamente, hasta entregarlo a su sucesor, el Conde de Castelar, en agosto de 1674.

Su viuda, la Virreina del Perú Dña. Ana de Borja, nobilísima dama hija del Duque de Gardia, quedóse con cinco hijos y sumida en la más absoluta pobreza. Dentro de la visión panorámica de

esta Historia Naval, es preciso resaltar la atinada labor que le cupo desempeñar durante seis meses a cargo del gobierno —oficialmente autorizada y desde el 4 de junio al 3 de noviembre de 1668— enviando una expedición por mar contra los piratas de Morgan que saquearon Portobelo en 11 de julio de dicho año, mientras su esposo debelaba enérgicamente la rebelión de los mineros en Laycacota (Puno), haciendo ejecutar al cabecilla Salcedo y a cuarentidós complicados[11].

El juicio de residencia que se le abrió póstumamente al fallecido Virrey de Lemos, fue encomendado al Alcalde del Crimen más antiguo de la Real Audiencia de Lima, Licenciado D. Andrés Flores de la Parra, dándosele seis meses de plazo para terminarlo luego de que arribase el nuevo Virrey, Conde de Castelar. El 28 de agosto de 1674 dióse comienzo al proceso, remitiendo aquel magistrado sus despachos a todo el territorio y examinando a 26 testigos, "sin que de sus deposiciones hayan resultado el menor cargo" expresó en su fallo[12].

Dña. Ana de Borja se embarcó, junto con sus hijos y los restos mortales de su esposo, en la armada que a las órdenes de nuestro conocido, D. José Alzamora, zarpó para Panamá el 12 de junio de 1675 conduciendo alrededor de 22,000.000 de pesos. Al parecer —y según carta de los Oidores— la Condesa de Lemos recibió poco antes 15,000 pesos, equivalente a seis meses de sueldo que se daba a los virreyes salientes para gastos de viaje. Al arribar a España posteriormente, el cadáver del Virrey fue sepultado en la Iglesia de la Encarnación de Monforte[13].

Su corazón, por voluntad del difunto, quedó en Lima dentro de una caja de plata y hállase hogaño (1980) en la Iglesia de San Pedro, según testimonio fehaciente del R.P. Rubén Vargas Ugarte a quien le tocó trasladarlo personalmente, en el muro que "colinda con la capilla de su abuelo S. Francisco de Borja"[14].

LA ARMADA DURANTE EL GOBIERNO DE CASTELLAR

D. Baltazar de la Cueva Enríquez de Saavedra, el nuevo Virrey del Perú, asumió el poder el 15 de agosto de 1674. Habíase desempeñado anteriormente como miembro del Consejo de Indias y Embajador de España en Alemania y Venecia; era Marqués de Malagón, Conde de Villalonso, Señor de las Villas del Viso, Paracuellos, Puente Elfresno, Benafarcés y San Miguel.

Sin embargo se le conoce en la Historia como Conde de Castellar, título que ostentaba su esposa en propiedad.

Su mandato fue corto pero fructífero, tanto dentro del campo económico —para el que tenía especiales condiciones— como en lo referente al renglón naval. En el primero fue sumamente honrado

y exigente, lo que le movió a dictar medidas que resultaron ingratas a muchos personajes coloniales, siendo las inquinas de éstos las que a la larga causaron su destitución. En lo referente a su preocupación naval o relativa a la defensa de puertos y aguas aledañas, su labor se orientó marcadamente a fortificar y armar Guayaquil, Valdivia, Concepción (Talcahuano) y Valparaíso, por considerar que especialmente los tres últimos hallábanse amenazados directamente por el peligro que representaba la piratería inglesa.

Como merced a las gestiones de su antecesor, el Conde de Lemos, la Corona había autorizado por Real Cédula del 27 de junio de 1672 la construcción de barcos mercantes aptos para ser artillados, el de Castellar aprovechó dicha ventaja consiguiendo que dos naves ordenadas para hacerse en Guayaquil y que eran encargos de particulares (D. Bernardo de Goyeneta y D. Pedro de Otazu), fueran convertidas en unidades de guerra.

En compensación y apoyándose en la autorización real vigente, concedió a sus propietarios los Corregimientos de Otavalo y Chimbo (Ecuador), durante sendos períodos de tres años[15].

Asimismo este Virrey dispuso que se efectuasen búsquedas para tratar de localizar a los probables corsarios o piratas que, según noticias no confirmadas, amenazaban las costas sureñas del Virreinato. Tales misiones fueron encomendadas a D. Antonio Beas y a D. Pascual de Iriarte, prolongándose las singladuras que efectuaron hasta el estrecho de Magallanes.

La expedición naval con este fin estuvo conformada por tres naves y debía reconocer todas las abras y bahías de Chiloé. Al hallarse a la sazón en Lima ocasionalmente D. Antonio Beas, distinguido marino que cumplía destino en Portobelo, diósele el título de Capitán General y el mando de la citada armadilla; le siguió en jerarquía como su Almirante o Capitán de Mar, D. Pascual de Iriarte, embarcado en una de las naves menores que seguían al navío principal, es decir, en la Capitana.

Habiéndose hecho la leva en Lima, fueron reclutados 100 infantes; en el Callao: 14 artilleros, 36 marineros y 20 grumetes, completándose así las dotaciones que les permitieron zarpar el 21 de setiembre de 1675 con rumbo al sur.

Cumpliendo con el itinerario trazado, al entrar a Valdivia la nave Capitana rozó con unas peñas y estuvo en peligro inminente de zozobrar durante la varadura. Afortunadamente se salvó y reparó sin pérdidas de vidas ni material. Mientras se ejecutaban dichos trabajos Beas salió con una de las naves pequeñas el 19 de noviembre, para seguir reconociendo la costa y llegar hasta el estrecho. El 13 de enero de 1676 desembarcó en la isla de San Esteban, retornando luego hacia Chacao y arribando a puerto el 28. Desde allí envió a Iriarte con las mismas naves para que prosiguiera

con la búsqueda hacia el sur. Un recio temporal —que pudo ser corrido por uno de los barcos hasta el estrecho de Le Maire— echó a pique al otro que se perdió sin remedio. D. Pascual de Iriarte, con el único buque a salvo, navegó de regreso hasta Valdivia para luego tocar en Valparaíso y arribar finalmente al Callao el 17 de abril de 1676[16].

Aquella expedición resultó completamente infructuosa y no se avistó barco pirata ni corsario alguno.

REFORZAMIENTO DE DEFENSAS COSTERAS

Prevenido el de Castellar sobre posibles incursiones de barcos enemigos en las aguas de su gobernación (por noticias llegadas al Real Consejo, en Europa, y que le fueron trasmitidas con fecha 6 de junio de 1674), trabajó intensamente para robustecer las defensas de la capital y aledaños. Para ello introdujo reformas en el Presidio del Callao fijando sus efectivos en 500 hombres. Otras medidas similares tomó respecto de la Guardia del Palacio en Lima, aumentando en general las tropas disponibles y adiestrándolas para el eficaz manejo de las armas en caso de ataque. Así, el 22 de diciembre de 1675 pudo revistarlas en las pampas de Calera de San Agustín, haciendo un simulacro de ataque y defensa entre ellas mismas que totalizaban los 8,433 hombres en pie de guerra, entre infantes, artilleros y miembros de la caballería virreinal.

Como puede apreciarse —y dado el incremento de cañones de campaña fácilmente transportables— el Conde de Castellar era partidario del sistema defensivo terrestre muchas veces empleado por sus antecesores, ante la manifiesta carencia de efectivos navales lo suficientemente poderosos para el rechazo y la persecución en la mar: tropas de rápido desplazamiento prestas a acudir a la lucha apenas se produjera cualquier desembarco enemigo.

De otro lado el Virrey ordenó al Presidente de Chile montar la artillería disponible en cureñas, haciendo lo mismo con las 8 piezas que envió a Valparaíso, con dotaciones de munición y pólvora.

Pero indudablemente que del puerto chileno que más se preocupó el de Castellar fue Valdivia, tanto porque había sido otrora foco de las intenciones corsarias —como sucediera con Henry Brouwer, en tiempos del Virrey de Mancera en 1643— cuanto por hallarse la Presidencia de Chile escasa de recursos y alejada del poder central.

Como era manifiesto y comprobado el intento holandés de apoderarse de las principales colonias españolas en América, sublevando a los naturales y libertando a los esclavos para conseguir sus propósitos (tal como se supo a través de las declaraciones de prisioneros, en los casos de L'Hermite y el mismo Brouwer, frente al

Callao y Valdivia respectivamente) el Conde de Castellar, luego de asegurar la defensa del puerto chalaco, envió a Chile a D. Francisco Delso como persona experimentada en asuntos de guerra; después, para sucederle, al Maese de Campo D. Diego de Martos. Además comenzó a reforzar el armamento valdiviano remitiendo a la plaza 5 piezas de artillería, 150 mosquetes y 200 arcabuces; "y sin gasto de la Real Hacienda ni hacer levas —apuntó el de Castellar en su Relación de Gobierno— envié mas de 400 hombres inquietos y delincuentes, que por mis órdenes recogieron la Real Sala del Crimen y los Corregidores de este Reino, limpiando la República de esta gente nociva y perjudicial, haciendo este servicio a las dos Majestades"[17].

Luego de hacer el Virrey una detallada enumeración de los diversos materiales que remitió a Valdivia tanto para la construcción del Castillo de los Amargos, cuanto del Fuerte para la Compañía de Negros y Mulatos Libres enviada desde Lima, añadió también que "Se fabricó de nuevo, por dos veces, el barco del Rey, haciendo para su obra y la de siete piraguas, que son el alivio de aquella Plaza y Castillos, tres atarazanas..." [talleres de fabricación, arsenales][18].

En el mismo documento el de Castellar dio cuenta a su sucesor de haber despachado para el Reino de Chile diversas órdenes, disponiendo que "se fabricase y remitiese toda la jarcia necesaria para armar los bajeles de guerra que hubiese de servir para desalojar al enemigo, y que en Coquimbo se embargase todo el cobre que había para fundir la artillería". También en Guayaquil se cortó madera y árboles para las necesidades navales.

DESTITUCION DEL VIRREY

La destacada y exigente labor administrativa que distinguió al Conde de Castellar —como ya se ha dicho líneas arriba— suscitóle muchas enemistades por lo enérgico y expeditivo de su proceder. Las innovaciones que logró introducir dentro del sistema político, gobernando con simpleza y suprimiendo trámites burocráticos dilatorios, le permitió atender con presteza toda clase de reclamaciones y solicitudes, enterándose de esta manera de muchos asuntos turbios que, por lo general, solían permanecer en la sombra cuando era necesario o simplemente pasar desapercibidos. Así, en la hacienda pública hizo apreciables economías, ya inspeccionando a menudo las arcas reales, ya controlando personalmente las órdenes de pago, no titubeando en castigar a funcionarios venales, confiscando bienes de dudosa procedencia y hasta ajusticiando a los culpables, tal como ocurrió con el Tesorero de Chuquiabo que fue ahorcado. También castigaba a los numerosos duelistas que

proliferaban por aquella época, mejorando apropiadamente el ramo policial para dicho efecto, así como para combatir la delincuencia. Una de las principales dificultades que tuvo durante su gobierno fue la del cáustico enfrentamiento con el arzobispo, D. Melchor Liñán de Cisneros, con quien sostuvo una ostensible querella en defensa del patronato real.

Todas estas circunstancias que tan sucintamente se enumeran, fueron acumulándose en su contra hasta que la Real Audiencia de Lima le envolvió en un escándalo mayúsculo, destituyendo al de Castellar y acusándole de conspirar contra los intereses de la Corona de España. El Monarca gobernante, D. Carlos II en aquella época, dio oídos a los calumniadores, aprobó la destitución e hizo caso a la infame acusación que lo hacía aparecer conspirando contra los reales intereses por permitir el comercio con México.

Destituido el Conde de Castellar, fue reemplazado el 7 de junio de 1678 por D. Melchor Liñán de Cisneros a quien la Audiencia le entregó el poder. El nuevo gobernante, ex obispo de Popayán, Santa y Charcas, ostentaba a la sazón el rango de Capitán General de Santa Fe. Una de sus primeras medidas fue la de extrañar a Paita al Conde de Castellar. Dos años duró aquel ostracismo, a raíz del cual viajó a España y fue rehabilitado tras el Juicio de Residencia que se le siguió.

LA AMENAZA PIRATESCA EN TIEMPOS DE LIÑAN Y CISNEROS

A los dos años del gobierno de Liñán, finalizando ya el 1680 y durante los primeros meses del siguiente, un conjunto de filibusteros con bases en las islas caribeñas reanudaron sus depredaciones y esparcieron el temor desde el istmo de Panamá hasta Chiloé. Los más peligrosos fueron Cook, Dampierre, Ringrose, Coxen, Hawkins, Harris y el tristemente famoso Bartholomew Sharp. Tanto este último como John Warlen (Juan Guarin, para los españoles), uniendo fuerzas decidieron atravesar el istmo y emprender sus incursiones a lo largo de la Mar del Sur.

Habiendo recibido D. Melchor de Liñán en 26 de junio de 1680, carta proveniente de Panamá avisándole del sangriento asalto efectuado por los piratas a la ciudad —apoderándose en Perico, al cual llegaron utilizando piraguas indias, del navío de socorro *Trinidad* enviado por Liñán— nuestro Virrey interino dispuso alistar la armada y que se hiciera a la mar el 6 de julio a órdenes del General D. Santiago Pontejos, quien llevaba como su Almirante a D. Pedro Pantoja y 727 hombres bien armados.

Dicha escuadra virreinal estaba conformada por la Capitana *Nuestra Señora de Guadalupe*, la Almiranta *San José* y el patache

San Lorenzo, fuerza naval que zarpó al norte desde donde se suponía que vendría el peligro. Durante su trayecto tocó en Paita, Guayaquil y finalmente arribó a Panamá, abasteciendo sus puertos y dotando de armas, pólvora y municiones a las guarniciones respectivas. Sin embargo no logró hallar a los piratas durante sus singladuras —cosa que era un tanto frecuente antaño— habiéndose sobrepasado ambos contrarios en la mar y continuado los filibusteros hasta la altura de las costas trujillanas, en las que luego de desembarcar algunos prisioneros que les resultaban inútiles, prosiguieron con rumbo a Ilo.

No obstante, la escuadra virreinal resultó de alguna utilidad en el istmo, desde que ayudó a someter a los indios de Darién que habían sido soliviantados por los piratas para sublevarse contra la Corona de España.

Como a tenor de las declaraciones e informes que dieron los rehenes que dejó Sharp y los suyos cerca de Trujillo se pensó que el principal objetivo de los piratas era Pisco, con posterioridad pero lo más rápidamente posible se envió al patache *San Lorenzo* a las proximidades de Sangallán, isla que, gracias a su altura sobre el nivel del mar, podría resultar magnífico punto de observación por ser también una buena referencia costera para naves en ruta, incluso para los barcos piratas durante su navegación hacia el sur. El patache *San Lorenzo* a órdenes del Capitán Manuel Pantoja, no encontró tampoco rastros de los piratas durante su búsqueda, prosiguiendo hasta Ilo y retornando finalmente al Callao.

Bartholomew Sharp y sus naves hallábanse más al sur. El 13 de diciembre de 1680 arribaron a Coquimbo, desembarcaron y dirigiéndose a La Serena la saquearon e incendiaron. Volviéndose luego al puerto y dejando en tierra a varios prisioneros —entre ellos a D. Tomás de Argandoña— reembarcáronse y se hicieron a la vela reteniendo a un piloto cuya práctica podría serles de mucha utilidad durante el viaje.

El Virrey Liñán considerando los riesgos latentes y el peligro que representaban aquellos piratas para los intereses de la Corona, dispuso que el situado fuese conducido a Valdivia cuyas fortificaciones ofrecían mayor confianza. Esto se hizo en el navío *San Juan de Dios,* dándosele tal misión al Gobernador D. Diego Barrasa, y adicionalmente, la tarea de buscar a los filibusteros ya a lo largo de la costa, ya mar afuera, pudiendo extender tal búsqueda hasta la isla de Juan Fernández o a las de San Félix, Santa María o la Mocha, que se consideraban parajes de la ruta suceptibles de haberse utilizado para recalar.

LOS PIRATAS ATACAN ARICA

Durante el gobierno de este Virrey-Arzobispo —entorpecido además por dos escándalos religiosos derivados de procesos electorales, tanto entre las monjas de Santa Catalina de Siena (Quito), cuanto de la Orden de San Francisco (en el Cusco)— el de Liñán tuvo que dedicarse en forma apremiante a carenar y reparar los pocos buques disponibles, alistándolos para hacer frente al peligro piratesco. Ante la discutible actuación del General D. Santiago Pontejos al frente de su escuadra, nombró en su reemplazo a D. Diego de Arespacochaga y acudió también al procedimiento de fletar naves mercantes previamente artilladas.

Habiendo seguido tal procedimiento el Gobernador de Chile y armado dos navíos que fueron despachados en busca de Sharp, cuando caía la noche avistaron a los barcos enemigos cerca de la isla Juan Fernández. Con manifiesta habilidad marinera y aprovechando la obscuridad, el capitán pirata logró evadir a sus perseguidores y desorientarlos, al cambiar 180 grados de rumbo poniendo proa hacia el norte y dirigiéndose a Arica.

Es posible que a raíz de tal decisión, aunque no puede asegurarse, se suscitara un clima de discordia entre los dos principales jefes de aquellos filibusteros: Sharp y Warlen (Watling también le llaman algunos autores), siendo tomado prisionero el primero y haciéndose del mando el último de los nombrados durante aquella navegación hacia el puerto ariqueño.

Las autoridades de éste, hallándose prevenidas con anticipación, habían organizado la defensa y preparado trincheras para oponerse al probable desembarco. Tanto el Corregidr D. Juan de Navarrete como el Maese de Campo D. Gaspar de Oviedo, encontrábanse al frente de la pequeña guarnición y de los vecinos dispuestos a combatir cuando John Warlen, al frente de cerca de cien hombres, dirigió sus chalupas a la ensenada de Chacota, extensa playa arenosa situada al norte del puerto, logrando desembarcar en ella y atacar la plaza el 9 de febrero de 1681 siendo rechazados[19].

Aquel combate duró siete horas y fue muy cruento, ocasionando bajas y heridos a ambos bandos en similar proporción antes de que los piratas se retirasen a sus barcos llevándose mortalmente herido a su propio jefe, Warlen, por lo que Sharp tuvo que ser liberado para tomar el mando en su lugar pero cuando ya la lucha encontrábase definida a favor de los defensores de Arica. El sector de los piratas tuvo 19 muertos, 17 heridos y 9 prisioneros. Del lado de los ariqueños se registraron 28 pérdidas de vidas y varios heridos.

Posteriormente 11 de los filibusteros atacantes fueron ejecutados en la Plaza Mayor de Lima[20].

El 10 de enero de 1681 zarpó del Callao el navío *San Juan Evangelista* hacia Panamá, llevando a su bordo dos embarcaciones menores a remo para explorar las anfractuosidades costeras durante su ruta. El Virrey Liñán temía que los piratas escaparan por ese lado, y en consecuencia tomaba sus precauciones. Al mes siguiente hizo salir a la Capitana *Nuestra Señora de Guadalupe* bajo el mando del General Pontejos, para abastecer Arica y esperar la llegada de la plata desde Potosí y provincias interiores.

Una veintena de días más tarde, el 16 de marzo de 1681, zarpó de Chincha el patache *San Lorenzo* acarreando azogue para desembarcarlo en Arica.

El Virrey Liñán, con estas medidas, a la par que cumplía en tomar precauciones ante cualquier otro intento piratesco tanto al norte como al sur del extenso litoral bajo su cuidado, tampoco descartaba la obligación de proteger los intereses reales no obstante los pocos medios navales que poseía.

Mientras tanto Bartholomew Sharp que ya regresaba desde Panamá hacia el sur, capturó una pequeña nave en ruta al Perú. A su bordo iba el flamante Alcalde del Crimen de Lima D. Rafael Azcona, acompañado de su familia. El pirata mostróse benigno con ellos y los miembros de la dotación, perdonándoles la vida y dejándolos a la altura de Paita con su barco que arribó al puerto con sus propios medios.

Desde esas latitudes Sharp enrumbó directamente al sur, y pasando el Cabo de Hornos penetró al Atlántico llegando hasta Barbados. Desde allí, y luego de las consiguientes reparaciones que precisaban sus buques así como la aguada y víveres que hubo de hacer, retornó a Inglaterra con el botín que poseía[21].

OTROS ACONTECIMIENTOS: SINTESIS

Teniendo en cuenta la investidura religiosa de este Virrey-Prelado, quien como ya se ha visto puso buen celo para frenar los desmanes piratescos y alistar sus escasas naves en son de mar, como era natural, se ocupó ostensiblemente de todos los asuntos relacionados con la Iglesia y relativos al culto. Un acontecimiento notable fue el de la llegada del Breve para la Beatificación de Fray Francisco Solano (el *Patrono de la Mar del Sur)* el 18 de junio de 1675. Cuatro años más tarde arribó también el Breve que anunciaba la beatificación del ex arzobispo de Lima, D. Toribio de Mogrovejo. Estas noticias iniciales se celebraron en la capital y en el país con gran entusaismo, echando las campanas de las iglesias al vuelo, quemando fuegos de artificio, y entre el entusiasta alborozo popular que causaron tales acontecimientos.

También durante el mandato de Liñán se promulgó en el Perú

el notable trabajo conocido con el nombre de "Recopilación de Leyes de Indias", el mismo que vio la luz en 1681.

Justamente en los días en que habiendo sido destituido su antecesor el Conde de Castellar, la Real Audiencia de Lima se preparaba para entregar el cargo a D. Melchor Liñán de Cisneros, el 17 de junio de 1678 y siendo casi las ocho de la noche un violento terremoto sacudió Lima y aledaños. Los muertos fueron únicamente nueve, pero los daños materiales resultaron cuantiosos.

Durante su gobierno tuvo también Liñán que hacer frente a las invasiones portuguesas de los mamelucos del Brasil, paulistas o bandeirantes que obrando muchas veces por cuenta propia pero amparados por las autoridades portuguesas, incursionaron por el interior de las comarcas de Paraguay y Uruguay en plan de conquista, matando y exterminando poblaciones enteras a la par que reduciendo a la esclavitud a millares de indios.

En carta del Gobernador, D. Esteban Dávila (fechada en 11 de octubre de 1637 y transcrita por el Padre Ruiz de Montoya) ya se decía que en sólo cuatro años —de 1628 a 1631— los invasores habían reducido a la esclavitud a unos 60,000 indígenas. Las apelaciones de las autoridades españolas ante los gobernantes portugueses del Brasil fueron infructuosas; sus reclamaciones, también desoídas. Aquellos incidentes llevaban las de nunca acabar.

Habiendo recrudecido tales invasiones durante el gobierno de Liñán, desde Madrid se autorizó al Gobernador de Buenos Aires D. José Garro (el 24 de agosto de 1680), para proceder a desalojar a los portugueses. Antes de recibir dicha orden Garro, con fecha 7 de agosto, había procedido a asaltar el fuerte de San Gabriel. Su victoria fue rotunda: 125 muertos y 150 prisioneros del lado portugués, contra 5 españoles y 31 indios que constituyeron las bajas de las tropas virreinales. Los heridos de ambos bandos totalizaron más de 100, corresponiéndole la mayor parte a los españoles.

La protesta indignada de Portugal —cuya independencia había sido reconocida por España desde 1668, mediante el Tratado de Lisboa— se hizo sentir de inmediato. Años más tarde, durante el 1713, la Paz de Utrecht que reconoció a Felipe V como Rey de España y de las colonias americanas, puso fin al conflicto surgido a raíz de que el Gabinete de Madrid, en forma pusilánime y asaz criticable, había desautorizado a D. José Garro y declarado que éste habría procedido por iniciativa propia.

EL NUEVO VIRREY: ALISTAMIENTOS CONTRA LOS PIRATAS

D. Melchor de Navarra y Rocafull —vigésimo segundo Virrey del Perú— tomó posesión de su alto cargo el 16 de agosto de 1681.

Duque de la Palata en el Reino de Nápoles, como esposo de Dña. Francisca Pallavicini Tovalto ostentaba además, por ser consorte, títulos tales como el Príncipe de la Massa y Marqués de Tovalto heredados por ella de su digna y noble familia.

Durante su extenso gobierno (1681-1689) pródigo en calamidades tales como el terremoto del 20 de octubre y la ola sísmica subsiguiente que destruyó el Callao; los tremendos conflictos habidos entre su autoridad y la Iglesia; la explosición de la nave Capitana *Nuestra Señora de Guadalupe* con un saldo fatal de más de 400 muertos y otros acontecimientos aciagos, se añadió a dicha extensa lista la amenaza pirática que representaron Edward David, Marcerty, Dampierre y el corsario Cock.

Para contrarrestar y hacer frente a este último peligro, el Virrey mandó venir desde Panamá al Almirante D. Antonio Beas, profesional de reconocidos méritos, con el fin de que asesorase con criterio marinero a su cuñado, D. Tomás Pallavicini, a quien había nombrado General de la Mar del Sur asignando bajo sus inmediatas órdenes al Maestro de Campo de la Infantería D. Santiago Pontejos, por contar este último con alguna experiencia previa en materia naval.

A medida que transcurre la historia y los diferentes gobiernos virreinales se llegan a eslabonar a través del tiempo, resulta indispensable subrayar la tendencia nepótica que no alcanza a desaparecer a pesar de las críticas fundadas de sus contemporáneos.

Costumbre de los virreyes fue la de nombrar para los principales puestos —y en este caso para la armada— a sus más cercanos parientes, tuviesen o no créditos, preparación y conocimientos navales que garantizaran un desempeño idóneo y eficaz. Típico exponente de esta clase de marinos improvisados fue, en el caso presente, el cuñado del Duque de la Palata, D. Tomás Pallavicini Tovalto.

Ante el inminente peligro piratesco que amenazaba su Virreinato el de la Palata contaba, según lo especificó en su Memoria, con un total de 310 piezas de artillería, sumando las del Callao, la armada, Chile y sus puertos de Valdivia y Valparaíso.

Fuera de esta manifiesta escasez de armamento grueso, la explosión de la santabárbara ocurrida en la rada de Paita a bordo de la nave Capitana, hízole perder toda la artillería que montaba sumergiéndola en el mar pero sin que se perdiera completamente el barco.

El Virrey hizo fundir "42 piezas de diferentes vitolas" además de 53 vayartes [cañones pequeños] llamados así en recuerdo de su epónimo inventor, D. Juan Vayarte, caballero aragonés. Con las indicadas funciones en que se acertaron 42 piezas, el de la Palata pudo reemplazar las pérdidas habidas en la Capitana con calibres

menores en los navíos que quedaron, llegando a sumar entre las piezas de la armada y las del Presidio del Callao un total de 187, y en Palacio, "un tren de campaña con 10 falconetes de á 4 libras de bala"[22].

Arica y Pisco quedaron defendidos por 10 cuartos cañones y un falconete la primera, estando el segundo armado tan sólo de 4 piezas de artillería.

El Virrey también envió a Perico (Panamá) 6 cuartos cañones de a 10 libras y 2 culebrinas de a 20 libras, a manera de socorro para su defensa.

ZARPA LA ARMADA HACIA PANAMA

Habiendo entrado los piratas a la Mar del Sur el 12 de marzo de 1684, en tres navíos y posiblemente cuatro —según lo informado por el a la sazón Presidente de Chile, D. Joseph Garro— "por la duda de una vela separada del grueso" que es lo registrado en su carta al Virrey, de inmediato se dio aviso a todos los puertos, dictándose diversas medidas para el abastecimiento de naves y dándose órdenes para negarlo a los barcos piratas agotando todos los recursos posibles.

Como existía mucha escasez de harina en Panamá, asumiendo el consiguiente riesgo se la envió desde puertos peruanos merced a la abundancia que de ella había en nuestros valles costeños. A la larga se perdieron dos de los navíos que la acarreaban: uno de ellos capturado por los piratas; el otro, encallado voluntariamente por su maestre y destruido en dicho accidente para no dejarse apresar, lográndose poner a salvo su dotación una vez en tierra[23].

En estas condiciones el Virrey dispuso recién la carena de la armada, así como la reparación de las naves que lo requerían. Se le colocaron palos a la tarazana; se envió el patache *San Lorenzo* a Guayaquil para carenarlo y reconstruirlo; por el apuro, y debido a que la madera de este último puerto no llegaba, se reparó la Capitana utilizando la del nuevo convento de las Carmelitas Descalzas, quedando tal nave como la Almiranta listas el 23 de setiembre de 1684. La supervisión de los trabajos corrió a cargo del almirante D. Antonio Beas, en su calidad de General de la Armada del Mar del Sur.

Al Virrey de la Palata se le presentaban pues dos problemas:

a) Buscar de inmediato al enemigo en la mar.
b) Sus galeones debían zarpar por agosto de 1684, llevando al istmo mercaderías, caudales de particulares y tributos reales, para transbordarlos a los que arribarían de España y que tocarían en Cartagena de Indias al mando del General D. Gonzalo Chacón.

Como los comerciantes querían que la armada zarpase primero para limpiar de peligros el mar, y más tarde embarcar sus caudales rumbo a Panamá, se perdió muchísimo tiempo en inútiles discusiones entre ellos y el gobernante. Finalmente se fijó la fecha estableciéndose el 7 de mayo de 1685.

En el intervalo —el 19 de setiembre de 1684— llegó aviso del Presidente de Panamá informando sobre la primera entrada de piratas por Darién: 100 hombres que apresaron un barco en la boca del golfo, reducidos después a la mitad al ser muertos 50 por las tropas defensoras. Luego vendría en 22 de febrero de 1685 el segundo aviso: 380 piratas adicionales por la parte norte de Darién, los mismos que "quedaban haciendo canoas en el río Turquesa"[24].

Entre los filibusteros que habían penetrado a la Mar del Sur por el Estrecho de Magallanes y los arriba indicados hacían un total aproximado de 600 a 800 hombres. Todas sus naves se juntaron posteriormente en las islas del Rey, "que es paraje más a propósito para esperar con ventajas a nuestra armada" —escribió el Virrey en su Memoria de Gobierno— lo que le hizo apresurar el zarpe de sus fuerzas para buscarlos y batirlos.

Los piratas eran ingleses y franceses: "...solo Inglesses asta el número de 120, en la Urca con 36 cañones, ...y en el nabío Aransazu sin artillería otros 40 Inglesses"[25].

Los ingleses se juntaron cerca de Guayaquil con los navíos *San Francisco* y *El Torito.*

Los franceses en la *Rossa de Bitervo* (sic.) y otros tres de velas de gubia. Total: 8 buques.

La escuadra que alistó el almirante Beas para conducir los caudales a Panamá estaba conformada por el *Nuestra Señora de Guadalupe,* el *San José,* el *San Lorenzo* y el *Pópulo* [navíos de guerra]. Se les añadieron el *Rosario* y el *Santo Toribio* [naves de fuego, esto sería decir: mercantes armadas], del Capitán D. Dionisio de Artunduaga y del Capitán Francisco Ojeda, respectivamente. Dicha armada que montaba 130 piezas de artillería en total, llevaba también un brulote incendiario, y, de conformidad con los registros que consignó en su Memoria el Duque de la Palata, su dotación habíase elevado al número de 10,431 plazas.

Esta fuerza naval zarpó del Callao el 7 de mayo de 1685 con rumbo a Panamá, llevando los caudales y tributos sin mayor novedad hasta Perico para que fuesen transportados al otro lado del istmo. Una vez terminada dicha faena y siendo necesario proceder a buscar y batir a los piratas, el 8 de junio y durante su navegación hacia las islas del Rey, encontró a los barcos de David y emprendió su ataque entrando en combate con ellos. No obstante las probabilidades de éxito que existían del lado virreinal, la confusión de órdenes y la falta de experiencia marinera del General D. To-

más Pallavicini secundado por su Maestre de Campo D. Santiago Pontejos —quienes desoyeron y no dejaron actuar al Almirante Beas como era lo indicado— causaron con sus deficientes maniobras tal desconcierto y atraso en las evoluciones, que permitieron a los piratas ganar el barlovento y evadir la lucha ya iniciada gracias a su destreza marinera.

David y sus tripulaciones una vez puestos a salvo, continuaron navegando rumbo al norte, prosiguieron hasta aguas de California y luego retornaron hacia el sur para seguir depredando sobre Guayaquil, Paita y Pisco consecutivamente.

Previendo tal comportamiento de los filibusteros, D. Antonio Beas —independizado ya de Pallavicini— decidió orientar nuevamente su búsqueda hacia el sur llegando hasta la altura de la isla Juan Fernández (Chile), pero su iniciativa resultó extemporánea y su afán de encontrar a los piratas quedó frustrado.

Este sonado fracaso de la escuadra virreinal, motivó una reacción de armadores y comerciantes que veremos más adelante.

LA REAL CEDULA DEL 7 DE DICIEMBRE DE 1682

Ya en páginas precedentes de esta misma obra, fue citada la opinión virreinal acerca del origen y razones que condujeron a motejar, como "pacífico", el océano que baña las costas occidentales de América (Cap. IV) y se extiende hacia el Oeste. D. Melchor de Navarra y Rocafull, Duque de la Palata, atestiguó en su Memoria de Gobierno que tal nombre no había sido adjudicado en virtud de sus aguas mansas y sosegadas, sino por la paz que en el reinó durante muchísimo tiempo merced a su inaccesibilidad, desde que se hallaba "cerrado con dos puertas que se tuvieron por impenetrables"[26].

En la misma fuente antes citada refiérese a que habiéndose reconocido posteriormente que la utilización del Estrecho de Magallanes era viable, y que la entrada por Darién, cruzando el istmo, vía corriente para corsarios o piratas como ya lo habían demostrado, dada la ausencia de aquella paz epónima que bautizó originalmente a tal mar "...mandó su Magestad por su Real cédula del 7 de Diciembre de 1682 que ningún nabío saliesse a navegar, sin que haya bien artillado y armado, y la gente suficiente de mar y guerra, y que esta sea de hombres expertos y muy hábiles en el manejo de las armas".

De otro lado, la Corona también se pronunció en el sentido de que tales dotaciones estuviesen conformadas *solamente por súbditos españoles,* por ser éstos *los que merecían su confianza en tan delicados asuntos.*

El Duque de la Palata, refiriéndose a la expedición que organi-

zó para buscar y combatir a los piratas ingleses y franceses que amenazaron los territorios coloniales, creyó justificar ampliamente los nombramientos que expidió —relativos al alto mando naval de sus fuerzas— explicándolos de manera que a la par de ceñirse a las reales disposiciones, satisficieran también su deseo personal de favorecer a su cuñado:

"Y por ser la función que se ha ofrecido de mayor cuidado en este Reyno, ba por general mihermano Don Thomás Paravecino, que después de 25 años de buenos servicios en los exércitos de Milán, Estremadura y Cathaluña... no ha querido perder esta ocasión...: Don Antonio Beas, que es general de esta armada, ba por almirante, y Don Santiago de Pontejos, que también lo ha sido, le ha hecho maestre de campo del tercio que se embarca, y ba en la capitana con el general, que por no ser marinero ha querido llevar consigo quien es maestro en la profesión"[27].

Como hemos visto y apreciado a través del sucinto relato precedente acerca de lo acaecido en aguas cercanas a las islas del Rey, la explicación del Duque de la Palata resultó una falencia y no un acierto, desde que justamente los piratas de David pudieron escapar merced al desconcierto generado por las inexpertas actitudes de Pallavicini y Pontejos.

Finalmente, y siempre refiriéndonos a la Real Cédula del 7 de diciembre de 1682, conviene hacer hincapié en un hecho —reconocido fehacientemente por el Virrey que nos ocupa— que demuestra, muy claramente por cierto, la corriente ya existente pero que se incrementó a fines del siglo XVII, *tendente a integrar las tripulaciones de guerra y mercantes con hombres naturales de esta tierra peruana.*

Así, y como el mandato real de que las conformaran únicamente españoles de origen resultaba imposible de cumplirse, el propio Duque de la Palata escribió en su Memoria:

"Quisiera, Señor, no berme obligado á responder á este despacho (7 de diciembre de 1682) por no augmentar el cuidado con que vibo, reconociendo que es imposible executar lo que V.M. manda, porque no ay gente que se quiera aplicar á servir ni por mar ni por tierra y en los nabíos de V.M. con toda la diligencia que he puesto para la ocassion de salir á buscar el enemigo, *no he podido llenar la tripulación de marinos y artilleros españoles,* con lo que se reconocerá quánto más dificultosso será para los nabíos marchantes; *y assi estos se valen de Negros y de Indios,* y se contentan con hallar un contramaestre español *o mestizo,* y el querere obligarles á que salgan á navegar con otra gente es imposibilitar el comercio y cerrar los puertos..., se hace imposible la práctica de lo que V.M. manda *quanto es imposible mudar de naturaleza las gentes que han poblado estas provincias*"[28].

EL CASTIGO A LOS PIRATAS

Habiendo ocurrido el encuentro con los piratas ingleses el 8 de julio de 1685 y prolongádose el combate alrededor de siete horas en las cercanías de las islas del Rey, la armadilla virreinal —pese a no haberlos podido batir definitivamente, ni acabar con ellos— hizo algunos prisioneros que luego fueron trasladados al Callao. Al parecer éstos pasaron a incrementar el número de los que, por las mismas actividades y con cierta anterioridad, hallábanse ya encarcelados esperando el resultado de los juicios que se les seguían. Parte de aquellos habían cumplido once años aherrojados en la prisión.

Tanto la Real Cédula del 6 de mayo de 1685 como la fechada en 26 de setiembre de 1686, mandaban castigar con la pena de muerte "á los cabos y capitanes". A los demás con el inhumano castigo de galeras, debiendo ser remitidos a España prisioneros y lo antes posible junto con sus respectivos procesos.

El Virrey Duque de la Palata, indignado por tales correrías que tanto daño hacían en los territorios bajo su jurisdicción y aledaños, desobedeció las disposiciones reales en tal sentido, explicando y justificando en su memoria "...que sólo se mata a los principales, los demás tendrán carta blanca para robos, asesinatos, sacrilegios o extorsiones" [se refería al canje de prisioneros españoles por filibusteros capturados]. Para ello ordenó que se prosiguiesen las causas instauradas contra 19 ingleses que pertenecieron a las tripulaciones de Carlos Clerke, los mismos que sentenciados por el Auditor General de Guerra fueron ejecutados sin mayor dilación.

Su ex jefe Clerke, de origen francés y nacido en Saint Maló, estuvo en el Perú años antes. Posteriormente y al mando de una fragata de 40 cañones penetró al Mar del Sur por Magallanes, efectuando un desembarco en Valdivia tras de haber perdido muchos hombres y causado considerables daños. En dicha ocasión había traído órdenes expresas de Inglaterra para observar y demarcar puertos de Chile y el Perú. Apresado por el Gobernador fue enviado a Lima, dándosele garrote en la cárcel, a continuación de lo cual fue sacado su cuerpo a la Plaza Mayor el 8 de mayo de 1682.

Antes de aplicársele la pena capital había sido sometido al tormento. Bajo estas condiciones se hizo pasar primero por sacerdote católico, afirmando que su nombre era Fray José de Lizarazo creyendo así salvar su vida. Finalmente confesó que su verdadero nombre era el de Oliverio Belin[29].

LAS DEPREDACIONES DE DAVID: REACCION PARTICULAR

La frustrada expedición naval contra los piratas que organizara el Virrey Duque de la Palata en 1685, la incompetencia del Ge-

neral D. Tomás Pallavicini y del Maestre de Campo D. Santiago Pontejos, ocasionaron, como ya se apuntó, la evasión de los filibusteros de David quien enrumbó con sus barcos hacia aguas de California. De regreso al sur sin ser interceptado, hizo irrupción en la Mar del Sur y atacó, tomó, saqueó y destruyó casi por completo la hermosa ciudad norteña de Saña. Durante el asalto y desembarco que se produjo murió, entre otros muchos vecinos, el doctor D. Andrés Estrada, persona notable y muy apreciada en dicha localidad.

Prosiguiendo sus correrías los piratas asolaron también Santa y Casma, habiendo matado sin contemplaciones a un cura párroco por negarse a declarar sobre los lugares en que los habitantes habían ocultado el dinero. En Huaura apresaron al Alcalde Carrera y exigieron una fuerte suma por su rescate; al no ser satisfecha, le decapitaron; también fusilaron allí al padre Fray Francisco Casasola tras de cometer numerosos dislates.

Siempre navegando hacia el sur cometieron muchísimos robos en Cañete, tras de lo cual asaltaron Pisco el 11 de junio de 1686.

La resistencia que en dicho puerto hallaron los piratas fue notable, siendo dirigida por el Justicia Mayor D. Ventura Izásegui de la Orden de Calatrava, quien cayó prisionero al igual que sus familiares. Poco antes combustionó la pólvora del fuerte pisqueño, ocasionando irreparables daños a la ciudad y sus pobladores. Finalmente David exigió un rescate ascendente a la suma de 80,000 pesos, por varios prisioneros que tenía en su poder. Algunos de ellos fueron recuperados mediante el pago de 24,000 pesos que se lograron reunir en la colecta.

La ola de indignación y el consiguiente temor que suscitaron estos actos de vandalismo, unidos a la patente incapacidad oficial para acabar con ellos, motivaron la casi inmediata conformación de una compañía marítimo-naval destinada a armar y alistar navíos en son de guerra, bajo ciertas condiciones que tuvo que acatar el Duque de la Palata. Tal asociación hallábase integrada por un grupo de notables que, para dichos efectos, solicitaron el permiso y protección del Virrey.

Los socios peticionarios de la que se llamaría la compañía de "Nuestra Señora de la Guía" fueron los siguientes: D. Christobal del Llano, D. Agustín Caycuegui, D. Francisco Oyagüe (sargento mayor) y el de su misma graduación militar D. Juan Garay, D. Bernardo Gurmendi, D. Francisco Paredes y D. Juan Fernández Dávila (capitanes ambos), D. Francisco Zavala y D. Domingo Cueto.

Las condiciones del contrato resultaban muy duras para el gobierno virreinal, pero tuvieron que ser aceptadas teniendo en consideración el latente peligro piratesco. A continuación se hace un breve resumen de las mismas:

RESUMEN DEL CONTRATO

Previa tasación, los barcos elegidos se comprarían al contado.

Se les debía proporcionar artillería, pedreros, mosquetones, esmeriles y municiones en general. El valor de la artillería que se perdiese, no sería satisfecho.

El reclutamiento podría hacerse de la Maestranza Real, y a sola propuesta de los armadores propietarios obtendrían títulos de capitanes, oficiales, etc., sin abonar derechos. La Compañía podía alistar como tripulantes a todos los que desearan servir —aunque fuesen desertores— y estos serían indultados.

Los socios de la Compañía se hallarían exentos de donativos o contribuciones mayores de 500 pesos.

La Compañía tendría absoluta independencia administrativa, y en lo referente a causas civiles o criminales de su gente, sólo serían conocidas por ella con apelación al Virrey.

Los barcos de la Compañía no tendrían otro objeto que no fuese el de hostilizar al enemigo. No podrían detenerse ni ser utilizados con otros propósitos.

Finalmente, las presas capturadas: oro, plata, joyas y hasta negros [se referían a esclavos], pertenecerían a la Compañía. Para el Rey se reservaría únicamente la artillería, y no otra cosa.

Firmado el contrato por ambas partes, pronto se alistaron dos navíos: el *San Joseph* y el *San Nicolás* al mando de dos expertos marinos vizcaínos, D. Dionisio de Artunduaga y D. Nicolás de Igarza.

VICTORIA NAVAL CONTRA LOS PIRATAS

Ambos navíos, bien artillados y contando con diestras tripulaciones, halláronse pronto reforzados por un patache adicional, el *Nuestra Señora de Guía.* El 15 de mayo de 1687 zarparon del Callao con rumbo a Guayaquil, porque las últimas noticias recibidas en Lima anunciaron que este puerto había sido atacado por filibusteros ingleses y franceses, saqueado, incendiado y reducido prácticamente a ruinas.

Efectivamente, otro grupo de ellos con Jorge de Hout [inglés u holandés, según dos versiones distintas], uniendo sus barcos a los de Picard y Grogniet, habíanse presentado frente a la desembocadura del río Guayas el 21 de abril y remontado su curso hacía menos de un mes, atacando la ciudad por tres puntos diferentes tomándola casi por sorpresa. La defensa de la plaza que contaba con una guarnición de 200 hombres, fue improvisada ante el alerta de unos pescadores y dirigida por el Maese de Campo D. Francisco Campusano, secundado en otro sector por el Capitán D. José Salas. Pese a los esfuerzos hechos a última hora —desde que hubieron alarmas previas de Manta, Punta Santa Elena y Puná que no se aprovecharon— la ciudad fue tomada y saqueada por los filibusteros, quienes luego de capturar a los principales vecinos procedieron a incendiarla. Entre los cautivos se hallaba el Corregidor y otros notables, lo que animó a los piratas a exigir una crecida suma por su rescate dando un plazo de 12 días para que fuese entregada. Tal cantidad ascendía a 1,000.000 de pesos y sólo fueron colectados 42,000. Mientras los captores se retiraron a la isla de Puná esperando a los mensajeros que con tal objeto enviaron hasta Quito, y como estos se demoraran, los filibusteros dieron muerte a algunos y libertaron a los demás, antes de zarpar para evadir la búsqueda que efectuarían los navíos procedentes del Callao.

Además de los diversos botines tomados durante el saqueo y el monto parcial del rescate, sustrajeron de las Cajas Reales alrededor de 92,000 pesos, estimándose en otros 200,000 el valor del oro, plata y joyas que se robaron[30].

Pero no pudieron ir muy lejos porque los navíos de la Compañía "Nuestra Señora de la Guía" los avistaron entre la Punta de Santa Elena y la isla del Muerto, dándoles alcance y trabándose en combate con ellos desde el 27 de mayo hasta el 2 de junio.

La lucha aquella fue recia y enconada. Los marinos coloniales con su nutrido cañoneo lograron desarbolar varias naves piratas y capturar dos. Habiendo quedado las restantes muy maltrechas pero aún capacitadas para navegar, aprovecharon una de aquellas noches para evadirse barajando la costa hacia el norte.

Mas los valerosos marinos de la Compañía, "Nuestra Señora de la Guía", reanudaron su persecución. Navegando por aguas de

tan cambiante fondo —debido a los arenamientos variables en aquellos parajes tropicales— tuvieron la mala fortuna de que se varase y perdiera el navío *San Nicolás* en las costas de Atacames. Felizmente se salvó toda su dotación y la artillería pudo recobrarse totalmente.

Bajo el mando de Artunduaga se continuó la búsqueda, llegándose a avistar y alcanzar a los barcos piratas en las proximidades de la isla del Tigre cercana a Amapala, reanudándose el combate a la entrada de la bahía de Fonseca, en Nicaragua. Bajo el formidable y certero fuego del *San Joseph* y del *Nuestra Señora de Guía*, los ladrones de mar se vieron obligados a abandonar sus naves y refugiarse en la costa aledaña para salir finalmente al Mar Caribe, utilizando el curso del río Segovia y poniendo tierra de por medio entre ellos y sus perseguidores.

El Duque de la Palata, refiriéndose a tan deseado triunfo, fue parco al registrarlo en su Relación apuntando lo que sigue:

"De este sucesso bolvio el governador Dionisio de Artunduaga al puerto de el Callao, después de 21 messes que se cumplieron de su salida, y con siete embarcaciones que quitó al enemigo y con la gloria de averle arrojado de este mar"[31].

Al poco tiempo de su llegada a nuestro primer puerto se hizo presente en Lima D. Diego Vivanco, de la Orden de Calatrava, portando el real nombramiento de Corregidor de Sicasica para D. Dionisio de Artunduaga, como merecido premio a su exitosa empresa.

D. Melchor de Navarra y Rocafull fue sin duda un buen gobernante, recto en su proceder y consciente de su autoridad. La pugna que desataron su medidas justicieras para suprimir situaciones privilegiadas de los Oidores y del Clero, le movió finalmente a solicitar su reemplazo a la Corona. Murió en Portobelo, durante su viaje a España, el 13 de abril de 1691.

Notas al Capítulo X

1. REVISTA DE MARINA DEL PERU... *La Escuela Naval del Perú* (Antecedentes históricos). José VALDIZAN G. - Jorge ORTIZ S. - Callao 1978, set.-dic. V. 302, Nº 3, p. 347.
2. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú.* Lima, 1933. T. VII, p. 113.
3. RIOS PAGAZA, Carlos... *Historia de la Escuela Militar del Perú.* Lima, 1962, p. 11.
4. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú* (Virreinato 1596-1689). Lima, 1966. T. III, p. 283.
5. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit. T. VI, p. 232.
6. Ibídem. T. II, p. 421.
7. FREZIER, M.... *Relation du voyage de la Mer du Sud aux cotes du* Chily et du Perou. París, 1716, p. 199.
8. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit. Pp. 304-305.
9. DUQUE DE ALBA... *El Virreinato de D. Pedro Fernández de Castro, Conde de Lemos.* Madrid, 1945. Boletín "Amigos de la Historia". T. 97 (julio-setiembre).
10. Archivo de Indias. Lima, 68. Vide: VARGAS UGARTE: Rubén. Op. cit. Pp. 310-311.
11. VALEGA, José M.... *El Virreinato del Perú.* Lima, 1939, p. 77.
12. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 332.
13 ARCHIVO DE INDIAS, Lima, 11.
14. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 333.
15. LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Historia Marítima del Perú.* Lima, 1973. T. IV, p. 119.
16. LIBRARY OF CONGRESS, WASHINGTON, S.A. Mass. Act. 9. *Viaje a las costas de Magallanes por D. Antonio Vea.* Ms. Origl. 53 ff. S.N.
17. DE LA CUEVA, CONDE DE CASTELLAR... *Relación General de Gobierno, 13 septiembre 1681.* Lima, 1859, p. 238.

18. Ibídem. p. 240.
19. STIGLICH, Germán... *Derrotero de la Costa del Perú.* Lima, 1918, p. 111.
20. VALEGA, José M.... Op. cit., p. 79.
21. ARCHIVO DE INDIAS... Carta de D. Melchor Liñán, del 10 de febrero de 1681. Lima, 70-3-7. Vide: WILLIAM DAMPIER VOYAGES, T. V. Roven 1715. DAGNINO, Vicente... *El Corregimiento de Arica,* 1909, pp. 135 y sgtes.
22. MEMORIAS DE LOS VIRREYES... *D. Melchor de Navarra y Rocafull.* Lima, 1859. T. II, pp. 283-284.
23. Ibídem. P. 347.
24. Ibídem. P. 301.
25. Ibídem.
26. Ibídem. P. 344.
27. Ibídem. P. 307.
28. Ibídem. Pp. 345-346.
29. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit. T. IV, p. 188.
30. GONZALES SUARES... *Historia General del Ecuador.* Quito, 1893. T. IV, cap. XVI.
31. MEMORIAS DE LOS VIRREYES... *D. Melchor de Navarra y Rocafull.* Op. cit., p. 338.

Capítulo XI

El lapso de transición entre los siglos XVII y XVIII en la mar del sur: piratas, corsarios, contrabandistas y negreros. Agoniza el monopolio hispano: Nuestra defensa de puertos y la eficacia naval del corso Peruano

LA ESCUADRA VIRREINAL DURANTE EL CONDE DE LA MONCLOVA

Como para reemplazar al saliente Virrey D. Melchor de Navarra y Rocafull fue nombrado el Conde de Cañete del Pinar, y este último falleció durante el viaje hacia la Ciudad de los Reyes, tan inesperado deceso trajo como consecuencia que D. Melchor Portocarrero y Laso de la Vega —quien acababa de desempeñar el mismo alto cargo en Méjico— tuviera que emprender jornada hacia Lima para ocupar el gobierno vacante.

Su mandato fue larguísimo y duró desde el 15 de agosto de 1689 hasta el 22 de setiembre de 1705, fecha en que murió en esta capital. Tan inusitada extensión fue también debida a otro deceso: el de su substituto, D. Pedro Luis Enríquez, Conde de Canillas, circunstancia que pesó en el ánimo del nuevo monarca de España, Felipe V (Felipe de Anjou), al ascender al trono a la muerte de Carlos II (último soberano de la Dinastía de los Austrias) e instaurar la Dinastía de los Borbones. Reconocido el nuevo monarca en Lima el 5 de octubre de 1701, desde España resolvió prolongar por un período más el mandato del de la Monclova como Virrey del Perú, convirtiéndole así en el único de nuestros gobernantes que prestó sus servicios bajo dos diferentes dinastías.

El Virrey que nos ocupa era hombre de rancio abolengo: Conde de la Monclova, Grande de España, Comendador de la Zarza en la Orden de Alcántara, Consejero de Estado y Camarero Mayor de Su Majestad, el Rey.

La política naval del de la Monclova fue acertada y efectiva; y merced a ella evitó incurrir en los cuantiosos gastos que ha-

bían venido siendo una pesadilla tanto para la Corona cuanto para muchos de sus antecesores. Dentro de la visión perspectiva que limita la extensión de esta obra, podría sintetizarse como ceñida principalmente a tres renglones específicamente delineados:

1º—Repetidas gestiones ante las autoridades peninsulares para conseguir que se aprobaran sus iniciativas.
2º—Fletamiento de barcos mercantes y habilitación de los mismos con artillería.
3º—Utilización práctica de los ofrecimientos de ayuda económica de particulares, mediante la suscripción de contratos sujetos a especiales condiciones.

En efecto, y como ya se ha visto, desde la época de su antecesor el Duque de la Palata algunos armadores y comerciantes habían solicitado permiso y apoyo oficial para fletar y armar buques en son de guerra, bajo condiciones específicas y con el único fin de emplearlos para combatir el corso y la piratería. El Conde de la Monclova prosiguió con la mencionada política; gracias a ella consiguió fortalecer la escuadra sin exagerar los gastos del erario. La Compañía de "Nuestra Señora de la Guía" continuó en sus funciones.

Mediante el ejercicio de estos procedimientos se logró conformar una respetable escuadra como fuerza disuasiva, sobre todo contra la amenaza del peligro francés cuyos principales exponentes fueron los marinos galos Ducasse y Gennes.

La nave Capitana era el *Santísimo Sacramento* y la Almiranta la *Nuestra Señora de la Concepción;* también se contó con el galeón *Jesús María y José,* así como con los pataches *Santa Cruz* y *San Miguel.* La artillería que montaban en conjunto totalizaba 44 bocas de fuego, sumando sus dotaciones el ya considerable número de 1,238 hombres.

Así, poco a poco, la Marina Militar del Virreinato del Perú se iba conformando como una entidad de guerra; como una necesaria defensa tanto de nuestro litoral cuanto de las aguas aledañas que, por su extensión e innúmeros puntos para probables desembarcos, constituían antaño y representan hogaño una costa abierta para este tipo de acciones hostiles procedentes del mar.

ALGUNAS CORRERIAS PIRATICAS

Durante el gobierno del de la Monclova, algunos piratas ingleses y franceses efectuaron esporádicas incursiones en nuestras aguas y contados desembarcos en otros parajes de la Mar del Sur que no nos tocaban tan de cerca, pero que en general, fueron de poca monta. La excepción fue el ataque al fuerte de Bocachica

y la captura de Cartagena, así como el tremendo saqueo pirático y los horribles crímenes cometidos por los filibusteros en 1697. Como de esta vandálica incursión nos ocuparemos más adelante, nos limitaremos por el momento a apuntar que en dicho año el Almirante francés M. de Pointis —quien había alistado una expedición contra Cartagena, con seis navíos de guerra y la intención de convertirla en colonia francesa— reforzó su escuadra y embarcó 650 filibusteros auxiliares galos pertenecientes a "Los Hermanos de la Costa", capitaneados por Jean Baptiste Ducassex; las atrocidades que estos últimos cometieron en la mencionada ciudad y alrededores, dieron al traste con la operación de corso ideada por el marino de Pointis (en plena guerra franco-española), convirtiéndola en una típica incursión pirática[1].

Gobernando ya el Conde de la Monclova el año de 1690 penetró en la Mar del Sur —probablemente por Magallanes— un navío inglés capitaneado por John Strong. Se supo asimismo de otro cuyo nombre se ignora, quien por la misma época comenzó también a merodear en aguas araucanas prolongando durante algunos años su asechanza pirática, puesto que fueron avistadas sus velas desde 1691 a 1694 inclusive, tanto en Coquimbo y Talcahuano como en Ilo e Iquique habiendo ya pasado a aguas del Virreinato del Perú. Afortunadamente no fue atacado puerto alguno limitándose a desembarcar en parajes aislados tal vez por víveres o aguada. En una ocasión se le tomó 10 prisioneros; dos de ellos fueron encausados, sentenciados a muerte y ejecutados, según carta del de la Monclova en 20 de julio de 1695.

De otro lado un piloto español cuyo nombre era el de Juan Martín Ibáñez, habiendo sido apresado por aquellos piratas y permanecido cautivo de ellos hasta el 8 de diciembre de 1691 en que obtuvo su libertad, dio a la luz un *Diario* en el que relataba las correrías efectuadas por sus captores. El Virrey, Conde de la Monclova, hizo zarpar a la nave Capitana *Santísimo Sacramento* pero, aunque el barco pirata fue perseguido aun en las proximidades del Callao [hasta unas 50 leguas, expresó en su carta citada ut supra], su captura fracasó y el incursor logró fugarse sin presentar combate[2].

Habiéndose enviado a Panamá el situado a bordo del galeón *Jesús María y José* así como el azogue para beneficiar la plata a Méjico en el *San José,* durante sus singladuras procuraron buscar a la nave pirata a lo largo de la costa ecuatoriana y las islas Galápagos. Igualmente el patache Santa Cruz mandado a construirse en Guayaquil por particulares y comerciantes, durante su ruta inversa hacia el Callao hizo lo mismo pero sin que se lograsen resultados favorables en ambos casos.

Hasta el 24 de agosto de 1691 —según las referencias que D.



El Virrey del Perú, Conde de la Monclova. (Archivo: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Blas de Ayessa dio en su Relación como Secretario del Virrey— las fechorías piráticas que nos ocupan podrían resumirse como sigue: desembarcos y robos en Atico, Caballos y Santa; apresamiento de embarcaciones pequeñas en Huanchaco y en la isla de Lobos para hacerse de bastimentos y pertrechos, liberándolas después; cambio diametral de su ruta luego para dirigirse hacia el sur. Ya sobre este nuevo rumbo y en las proximidades de la isla Juan Fernández, los piratas abordaron y apresaron la nave que conducía el situado a Valdivia, saqueándola por completo y alejándose con el botín. En esta ocasión fue que dejaron en libertad al ya mencionado Juan Martín Ibáñez y a otros seis prisioneros.

No se volvió a tener noticias acerca de aquellos vándalos de mar, habiendo sido infructuosas todas las tentativas organizadas para darles caza pese a que ellas fueron varias, incluyendo la que postreramente realizó D. Gregorio de Igarza al mando de la *Santísimo Sacramento,* debido a que el Virrey envióle hacia las islas Galápagos y los piratas hallábanse al sur.

EL VANDALISMO PIRATICO EN CARTAGENA

Aunque la expedición que sobre Cartagena efectuó el Almirante francés M. de Pointis —a la que ya nos hemos referido líneas arriba— tenía como objetivo principal convertirla en colonia para su Rey, la circunstancia de haber reforzado sus efectivos de desembarco con más de medio centenar de filibusteros de su misma nacionalidad, trajo como consecuencia una ola del más salvaje e indigno vandalismo sobre Cartagena. Rendido el fuerte de Bocachica y tomada la ciudad, las hordas de "Los Hermanos de la Costa" se dedicaron al pillaje más denigrante; apenas fue avistada aquella escuadra todas las mujeres ricas de la villa se apresuraron a trasladar sus joyas, dinero y tesoros, en cosa de 120 acémilas y a más de 40 leguas de distancia para esconderlos. Pese a los esfuerzos de M. de Pointis, quien pretendió concentrar a sus efectivos y establecer una tregua para el rescate —bajo la excusa de que había que estar preparados para un reataque de fuerzas coloniales— la espera se rompió y los filibusteros se dedicaron a cometer toda clase de tropelías no obstante haber sido nombrado Jean Baptiste Ducasse Gobernador de Cartagena. El botín en perspectiva era inmenso y se calculó en 40,000.000 de pesos, sin contar las apropiaciones clandestinas que, como fruto del pillaje particular cometido por los principales oficiales franceses, les significó cantidades cercanas a 200,000, individualmente y aparte de lo que les correspondería al repartirse el botín general.

La capitulación fue violada: "las iglesias fueron profanadas; las reliquias de los santos arrancadas de sus cajas y arrastradas

por el fango; las jóvenes sacrificadas, todas desnudas, sobre los altares además de haber sido objeto de las más horribles lubricidades; y los mismos enfermos extraídos de los hospitales, quedaron agonizando en las calles mientras que los vencedores se instalaban en sus literas"[3].

Tanta mortandad, falta de hiigene urbana y seguramente la proliferación de roedores unida al fuerte clima tropical imperante, fueron causas determinantes para la aparición de una peste que comenzó a hacer presa tanto de vencedores como de vencidos.

Mas aun en tales condiciones los filibusteros volvieron a las andadas por segunda vez, pese a que el almirante, Barón de Pointis, hallábase decidido a zarpar. En esta oportunidad —y como la revisión de las iglesias y la remoción de tumbas no alcanzaron a satisfacer otro cupo de 5,000.000 de pesos que ellos pretendían— comenzaron a aplicar tormento a sus prisioneros para descubrir otros caudales. Tal medida surtió un efecto casi inmediato, y como por arte de encantamiento los piratas de aquella horda pudieron reembarcarse llevándose más de 30,000 pesos cada uno.

Apenas se alejaron unas pocas horas del puerto luego de zarpar, los seis barcos se encontraron de manos a boca con una escuadra inglesa. Los dos mayores fueron capturados por los ingleses tras un desesperado combate. Un incendio hizo presa del tercero que acabó pereciendo en las costas de Santo Domingo. Una furiosa tempestad arrojó al cuarto sobre las playas de Cartagena, cayendo su dotación y botín en manos de los españoles. Los dos únicos restantes arribaron a Santo Domingo indemnes.

El Rey Luis XIV de Francia, en una época en que tales disipaciones deshonraban el antiguo esplendor de la Corona pero contribuían a los gastos de las interminables guerras que desolaban Europa y a las inacabables persecuciones contra los protestantes, perdonó aquellas miserables actividades piráticas. No pudiendo sin embargo tolerar los despojos sufridos por las iglesias y conventos de Cartagena, alistó un navío para que llevase su piadoso mensaje al clero español e invocara sus plegarias a cambio de la correspondiente restitución[4].

No bien llegó a Lima la noticia acerca de los desmanes piráticos cometidos por los franceses en Cartagena, el Virrey de la Monclova alistó tres naves con víveres, pertrechos y una respetable guarnición de infantería. Toda esta fuerza se puso a órdenes del General Juan Díaz Pimienta quien había sido enviado desde España con tal objeto.

Como al arribar estas naves ya no encontraron a los piratas galos, la tarea que les cupo fue la de ayudar a la reconstrucción y a restablecer la tranquilidad perdida. Díaz Pimienta también tenía

órdenes para desalojar a los escoceses de Darién pero el Gobernador de Cartagena se le adelantó exitosamente, noticia que —probablemente para hacer méritos— fue comunicada a la Corona por el Conde de Canillas a la sazón Presidente de Panamá. Poco después sería nombrado Virrey del Perú, pero como ya se ha visto anteriormente, la muerte no le dejó llegar a su destino y el nuevo Rey de España, D. Felipe V, prorrogó el mandato del Conde de la Monclova por un período adicional.

OTROS ACONTECIMIENTOS: SE INICIA LA DINASTIA BORBONICA

Durante el año de 1698 vino a América el marino francés Beauchesne Gouin, quien con el título de Almirante del Rey Cristianísimo[5], pasó el Estrecho de Magallanes, exploró diversos parajes, entró al Mar del Sur y siguió hasta la isla Santa María, retornando a Francia una vez completados sus trabajos. Su viaje fue pacífico, dedicado al estudio y auspiciado por una Compañía de Saint Maló. Una labor destacada tuvo el de Monclova para la reconstrucción y ornato de Lima y Callao, ciudades muy abatidas por diversos movimientos sísmicos ocurridos años antes.

En 1701 se entronizó la Dinastía Borbónica en España con la ascensión al trono de Felipe V, quien fue proclamado por las Cortes y aceptado por el pueblo. En este mismo año Inglaterra, Austria, Prusia y Holanda se aliaron contra los Borbones.

Durante el extenso mandato del de la Monclova —prorrogado por el nuevo Rey— la expedición francesa de Gennes intentó pasar al Mar del Sur. El mal tiempo frente al Cabo Vírgenes y a la entrada de Magallanes se lo impidieron afortunadamente.

El censo de Lima arrojó 37,234 habitantes. El 21 de noviembre de 1694 se realizó un Auto de Fe en la Ciudad de los Reyes. A través de sus dos períodos como gobernante se trajeron 30,000 esclavos negros a América, correspondiendo 12,500 al Perú.

De otro lado dos naves de la escuadra al mando del Almirante D. Antonio Vea, por orden del Virrey zarparon del Callao para explorar la isla Juan Fernández situada mar adentro frente a la costa de Chile. Exitosamente realizaron los trabajos que se les había encomendado, levantando mapas y portulanos de los sitios en que era posible fondear y desembarcar, retornando a nuestro primer puerto sin novedad alguna.

El Virrey falleció en Lima el 22 de setiembre de 1705.

Ocurrido su deceso, el gobierno pasó a manos de la Real Audiencia de Lima presidida por el licenciado D. Juan de Peñaloza.

EL NUEVO VIRREY: MARQUES DE CASTELL DOS RIUS

De ascendencia calificada como franco-catalana y habiendo sido Embajador de España en Lisboa y París, D. Manuel Oms de Santa Pau llevaba también los ilustres apellidos de Olim de Senmanat y de Lanuza entró a Lima el 22 de mayo de 1707, fecha que ha rectificado el historiador Vargas Ugarte debido a que muchos autores habían considerado el 7 de julio del año arriba mencionado siguiendo afirmaciones anteriores[6].

Este Virrey había arribado a América embarcado en uno de los galeones que, procedentes de España, zarparon de la península demasiado atrasados el 10 de marzo de 1706 bajo las órdenes de D. José Fernández de Santillán, Conde de Casa Alegre. Tras de un viaje sin tropiezos fondearon en Cartagena el 27 de abril, recibiendo allí el de Castell dos Rius la noticia acerca del fallecimiento de su antecesor, el Conde de la Monclova. Urgido a apresurar su viaje pidió al General de la Armada uno de sus navíos para dirigirse a Portobelo en Tierra Firme, pero el de Casa Alegre se resistió por vedárselo la Instrucción que sobre el viaje había recibido, teniendo el Virrey que recurrir a dos barcos franceses que hallábanse a la sazón en Santa Marta.

El mal tiempo y otras dificultades continuaron retrasando su intención de llegar al Perú. Finalmente pudo arribar a Paita allá por el mes de marzo de 1707 y luego proseguir su viaje por tierra hasta el Callao y después a Lima, efectuando su entrada oficial en la Ciudad de los Reyes en la fecha arriba indicada. Dos días después, el 24 de mayo, tomó posesión del gobierno y al iniciarse el siguiente mes la Real Audiencia —que había ejercido el mandato en el intervalo— puso en sus manos el 1º de junio de 1707 la *Relación* del estado del Virreinato del Perú.

Francia había iniciado tiempo atrás una suerte de ensayo comercial velado con América del Sur. En la *Relación* que le entregara la Audiencia, ésta se congratulaba de habérsele opuesto y evitado el contrabando traído por navíos galos. Inclusive, y como circunstancia que acreditaba su celo en dicho sentido, consignaba haberse incautado de algunos cargamentos de ropa y artículos vedados que llegaron hasta ciudades adentradas del territorio, como Huamanga en Ayacucho.

Dada la natural simpatía que por los súbditos franceses mostraba el de Castell dos Rius —nacido al amparo de su reciente embajada en París— las intrigas de algunos personajes, principalmente comerciantes con los cuales no se llevaba bien, lo indispusieron ante la Corte y causaron su inmerecida destitución del alto cargo que desempeñaba. Una hija suya, quien era dama de honor de

la Reina de España, abogó por él ante su soberana logrando que se revocara tan drástica medida.

POLITICA NAVAL DEL VIRREY

A grandes rasgos puede decirse que ésta se redujo al mantenimiento de la escuadra heredada de su antecesor y al fletamiento de algunos barcos mercantes aparentes para ser artillados. Merodeaban por ese entonces en actitud depredativa Dampierre y Rogers además del Almirante inglés Charles Wager. Los dos primeros habían osado atacar Guayaquil e imponer ingentes cupos, trayendo la intranquilidad y el desasosiego al virreinato. A tal estado de ánimo se añadió el enconado combate que sostuvo la escuadra de Wager, lucha que terminó trágicamente para los marinos españoles.

En efecto, al caer la tarde del 8 de junio de 1708 la escuadra de Albión procedió a efectuar sus primeros disparos de cañón sobre los galeones mandados por D. José Fernández de Santillán, Conde de Casa Alegre, en aguas de Cartagena de Indias. El duelo naval se prolongó durante toda la noche y recién terminó a eso de las cuatro de la mañana del siguiente día, con desastrosos resultados para las naves hispanas: la *San José*, que era la Capitana, naufragó entrada la noche ahogándose unas 578 personas y salvándose sólo unos pocos; *La Almudena* fue abandonada por su dotación; una urca que mandaba D. Francisco Fernández Nieto se varó; finalmente el navío *Gobierno* comandado por D. Nicolás de la Rosa, Conde de Vega Florida, tras una enconada resistencia y sangrienta lucha contra tres barcos enemigos tuvo que entregarse al amanecer del día 9 de junio, con las sentinas completamente inundadas y próximo a irse a pique.

El botín que consiguieron los ingleses en dicha oportunidad ascendía a unos cinco millones de pesos.

La ineficacia del sistema de galeones quedó una vez más demostrada en aquella ocasión con el contraste sufrido en el mar del norte. El Virrey Castell dos Rius al ser avisado luego de la presencia de otro inglés, el pirata Woodes Rogers, quien junto con William Dampierre comenzaron a amenazar las aguas del Pacífico utilizando la vía de Magallanes, cambió bruscamente su estacionaria política de conservación y mantenimiento de la escuadra, alistando gente de mar, aprestando tres navíos disponibles y anexándoles dos naves francesas que por aquella época habían arribado al Callao para lo cual pidió y obtuvo la ayuda de sus capitanes Perée y Davis. Aquella fuerza naval —lo mejor artillada posible— fue puesta bajo el mando del General de la Armada, D. Pablo Alzamora Ursino.

De otro lado, previno a todas las autoridades de la costa hasta Panamá avisándoles del peligro existente.

LOS ATAQUES PIRATICOS DE ROGERS Y DAMPIERRE

El alistamiento rezagado de aquella escuadra resultó extemporáneo, puesto que recién pudo hacerse a la vela el 16 de julio de 1709.

Antes de que ello sucediera, y contando con dos navíos armados de 30 y 26 cañones respectivamente, Rogers y su piloto Dampierre (que conocía estos mares por haber incursionado en ellos anteriormente), procedentes de Bristol irrumpieron al Mar del Sur y recalaron en la isla Juan Fernández al finalizar el mes de enero del año 1709, abasteciéndose de víveres frescos y haciendo aguada en aquella paradisiaca porción insular. En ella recogieron al famoso marinero Alexander Selkirk quien había vivido allí —en completa soledad— durante 4 años y 4 meses, alimentándose de conejos, cabras salvajes, langostas y frutos en que es tan pródigo dicho lugar. Los piratas tuvieron así lo suficiente para alimentar a una dotación de 334 hombres embarcados en ambos buques, el *Duke* y la *Duchess*[7].

Selkirk había nacido en Largo, Escocia, el 30 de noviembre de 1676 y llegó a ser un experto contramaestre en el buque corsario inglés *Cinque Ports* al mando del capitán Stradling. Habiéndose amotinado su tripulación en 1704 frente a la caleta Deseada de la costa chilena, después de embriagarse y cometer varios asesinatos colgaron del palo mayor a su jefe. Selkirk se opuso a dicha ejecución y se salvó de ser también victimado gracias a la intervención de un amigo suyo de apellido Preston. Como castigo le abandonaron en Juan Fernández sobre un bote, con un barril de agua dulce, algunas armas y galletas de mar. Posteriormente su historia inspiraría a Daniel de Foe para escribir su difundida novela: "Robinson Crusoe"[8].

Así fue como Rogers y Dampierre, luego de dejar aquella isla, incursionaron en aguas peruanas e hicieron varias presas de barcos mercantes arribando frente a Guayaquil en abril de 1709, con un regular número de negros que —destinados a la esclavitud— encontraron a bordo de las naves capturadas en plena Mar del Sur.

Como llegaron en vísperas de la fiesta de la Cruz, al desembarcar gente en algunas chalupas durante la noche para efectuar un ataque por sorpresa el repique de campanas y la quema de cohetería previos a la mencionada festividad les hicieron creer que habían sido descubiertos; por tal causa retrocedieron sin intentar la operación nocturna que tenían en mente. Al amanecer y cuando ya las siluetas de sus barcos eran inocultables, enviaron a tierra al Teniente Gobernador de la isla Puná y al cocinero de uno de los buques apresados, con el fin de proponer al Corregidor el canje o la reventa de los negros que llevaban a bordo.

La inocente y estúpida actitud de este funcionario, D. Jerónimo de Boza y Solís, quien creyendo en las buenas intenciones de los piratas y amedrentado por la presencia de aquellas naves accedió a entrar en conversaciones con ellos, permitió a los ladrones de mar desembarcar y persuadirse de que no encontrarían mayor resistencia en la villa, dado que gran número de sus vecinos habíanla abandonado temiendo por sus vidas y las de sus familiares. Envalentonados ante las circunstancias favorables a sus propósitos exigiéronle un cupo de 50,000 pesos para librar al puerto de un incendio, lo que también fue aceptado por el medroso Corregidor para salvar la ciudad de las llamas[9]. Logrado esto, si bien no incendiaron Guayaquil saquearon y desvalijaron todas las casas de cuantos enseres, muebles u otras especies que llegaron a tentar su codicia, durante cinco largos días. No teniendo más que robar, los piratas zarparon hacia Puná el 8 de mayo de 1709 con el cuantioso botín, haciéndose luego a la vela hasta el cabo de San Lucas (costas de California), para enrumbar después a las islas Molucas, seguir de allí a la India y arribar finalmente a Inglaterra en el año de 1711.

Pero como ya hemos apuntado líneas arriba, la armadilla que alistó el Marqués de Castell dos Rius —compuesta de 5 unidades, a órdenes del General de la Armada D. Pablo Alzamora Ursino— recién pudo hacerse a la mar el 16 de julio de 1709 para navegar hacia Panamá, Centro América y Méjico, sin lograr dar caza a los piratas huídos con tanta oportunidad.

OTROS HECHOS IMPORTANTES

El gobierno de D. Manuel Oms de Santa Pau se destacó principalmente por el gran impulso cultural que dio a las actividades capitalinas, reuniendo en la llamada "Academia del Virrey" a numerosos artistas y hombres de letras. Además de éstos, la nobleza limeña tuvo siempre lugar en aquella institución cultural. En sus escenarios se representó por vez primera la tragedia "Perseo" traducida por el virrey, en la cual inspiróse el genial poeta peruano D. Pedro de Peralta y Barnuevo (1663-1743) para escribir su obra más notable: el poema épico "Lima fundada".

Por esas épocas fue que la Corona adoptó el procedimiento de nombrar posibles sucesores del Virrey gobernante para que, en el caso que éste falleciera, le sucedieran en el mando al ocurrir su deceso. Los nombres de aquellos, en estricta precedencia, hallábanse contenidos en sobres cerrados y lacrados que se mantenían en absoluto secreto.

La crisis por la que atravesaba la Monarquía así como los gastos necesarios para hacer frente a la pugna iniciada por los par-

tidarios del pretendiente austriaco al trono, resultaron, una vez más, motivo de explotación del Virreinato. Como esta tarea constituyó uno de los principales encargos que trajo el de Castell dos Rius al Perú, maña se dio el gobernante para alistar remesas destinadas a las arcas reales. Al cabo de su primer año y medio en Lima remitió a la península la cantidad de 1,679.310 pesos, pese a que los informes rendidos por los oficiales de la Real Hacienda destacaban que los gastos superaban a las entradas[10]. De otro lado la deuda existente al finalizar el período de su antecesor, el Conde de la Monclova, sobrepasaba los 5,000.000 de pesos por lo que la Real Audiencia de Lima, procurando remediar el desequilibrio fiscal que se venía arrastrando, informó también en su *Relación* que gracias a su celo y esfuerzos desplegados, había logrado reunir hasta un millón de pesos en favor de la Corona.

Finalmente —y dentro de la obligada síntesis de hechos navales que impone la extensión de esta obra— debe apuntarse el exitoso despacho de la armadilla virreinal a Tierra Firme. Precedida por la fragata de Aviso que arribó a Panamá con antelación, dicha fuerza naval de custodia estuvo integrada por las naves *Capitana*, Almirante, la *Nuestra Señora de Guadalupe*, el *San Felipe* y el patache *Santa Cruz*, además de cuatro navíos que portaban caudales de particulares que se habían mostrado renuentes a enviarlos a raíz del ataque del Almirante inglés, Charles Wager, a los galeones comandados por el Conde de Casa Alegre el 8 de junio de 1708 en aguas de Cartagena de Indias, el mismo que constituyó un tremendo desastre para las fuerzas españolas.

En cambio el de Castell dos Rius logró su propósito sin inconvenientes, haciendo transportar cinco millones de pesos registrados (fuera de otra cantidad regular que pasó sin registro), con lo cual la Feria de Portobelo alcanzó un estupendo resultado sólo comparable con la efectuada en 1659 que había dejado memorables recuerdos.

Debe reconocerse también que como consecuencia de haber conformado la escuadra que puso bajo las órdenes de D. José de Alzamora Ursino, en lo que siguió de su gobierno no se volvió a repetir la amenaza pirática que tantas preocupaciones dio a la Colonia.

A la muerte del Virrey Oms de Santa Pau ocurrida el 22 de abril de 1710, fue llamado a gobernar en su reemplazo el Obispo de Quito, D. Diego Ladrón de Guevara, desde que los dos que le antecedían como candidatos (los obispos del Cusco y Arequipa) habían fallecido también durante el mandato que venía cumpliendo el Marqués de Castell dos Rius.

EL GOBIERNO DE D. DIEGO LADRON DE GUEVARA

El 30 de agosto del año 1710 asumió el gobierno este Virrey como su vigésimo quinto mandatario, al poco tiempo de llegar a la Ciudad de los Reyes procedente del Ecuador.

Su preocupación para tan alto cargo resultó, en forma general, pobre e intrascendente. De inquietudes predominantemente religiosas o tendentes a solucionar insignificantes problemas que no correspondían a su elevado rango sólo se preocupó de minucias, a veces ridículas, que le hicieron incursionar en diversas ocasiones en campos municipales y hasta de policía.

Juzgando que el mantenimiento de una escuadra era sumamente oneroso y sin detenerse a reflexionar acerca de la garantía que tal fuerza disuasiva significaba, dicho Virrey dispuso el desmantelamiento de los barcos más importantes así como el desguace de los menos aparentes y vetustos.

El principal acicate que le impulsó a tomar dicha medida, podría quizás interpretarse mejor, si se examinan las principales razones que Ladrón de Guevara esgrimió para justificar tan arriesgado comportamiento:

a) Las demandas de dinero que se le hacían desde Madrid.
b) Los gastos que había ocasionado el equipar y abastecer la escuadra virreinal en tiempos de su antecesor, ascendentes a 146,656 pesos del real erario.
c) La penuria en que se hallaba el fisco y que obligara al anterior gobernante a completar la suma requerida, tomando diversos fondos que le estaban vedados tales como los de la Comunidad y Censos de Indios, Cajas de Bienes de Difuntos, diferentes Capellanías, etc.
d) El retorno de las cinco naves que bajo las órdenes del General de la Armada, D. Pablo de Alzamora Ursino, hubieron de volver al Callao sin haber avistado a los piratas ingleses y después de haber llegado hasta aguas de Nueva España (Méjico), lo que hacía suponer que aquellos habían dejado la Mar del Sur satisfechos con el botín logrado.
e) El desembolso de dinero que implicaba el seguir manteniendo activa la escuadra, cuando, en verdad, hallábase frecuentemente carente de tareas navales por la prolongada ausencia de amenazas de corsarios o piratas.

Aprovechando pues el ahorro que le representó el disminuir casi totalmente los gastos exigidos por la armada, D. Diego Ladrón de Guevara emprendió una serie de obras destinadas a la cosa pública y los templos. Entre las primeras necesario es reconocer que como hasta la Paz de Utrecht (1713) no resultaba ati-

nado el descuidar la defensa debido a la guerra con Inglaterra, dentro del aspecto militar reforzó las guarniciones de Panamá y Valdivia; dotó a la del Callao con un mayor número de soldados y artilleros elevando también la dotación de su Presidio a más de de 600 plazas, al mismo tiempo que dotaba de municiones y pólvora a los diversos puertos más importantes de la Mar del Sur. Respecto de las segundas obras que se mencionaron líneas arriba, erigió el monasterio de las Capuchinas de Jesús María, el convento de los Agonizantes, la capilla de Nuestra Señora de la Buena Muerte, etc.

Llevado por su trivial sentido acerca de los asuntos que debían ocupar la atención del Virrey —pero que ciertamente constituían la obligación de autoridades municipales o policiacas— ocupó su tiempo en disponer y garantizar el libre ejercicio de su comercio tanto para las "indias camaroneras" cuanto para las negras y mulatas, que por aquel entonces invadían a diario la Plaza de Armas limeña convirtiéndola en un maloliente mercado.

LA POLITICA NAVAL DEL VIRREY

Un giro extrañísimo tuvo la política naval virreinal en tiempos de Ladrón de Guevara: carente de armada y decidido a no reincidir en gastos para su conformación y mantenimiento, ideó una fórmula conciliatoria que le permitiera, al mismo tiempo, asegurar la defensa colonial en caso de amenazas piráticas y abrir un renglón que a la vez rindiera una mayor entrada al erario.

Y para ello pensó en los barcos franceses —que tanto en el anterior período de la Real Audiencia y en el de su predecesor, Oms de Santa Pau— habían gozado de veladas pero inocultables concesiones respecto de la introducción de contrabando al país. Paralelamente pues, a más de controlar la entrada de artículos prohibidos por el monopolio español y cobrando ciertos derechos aduaneros a algunas mercaderías galas, conseguía un tangible apoyo naval contra imprevistos ataques marítimos de parte de sus protegidos, al mismo tiempo que lograba ir aumentando los ingresos fiscales.

Este inusitado cambio dentro de la política naval virreinal, indudablemente trastrocaba todos los procedimientos anteriores que habían venido siguiendo una línea estrictamente conservadora. Resultaba innovador, revolucionario y un tanto arriesgado[11].

Sin embargo, no pasó mucho tiempo para que rindiera sus primeros frutos.

Debe hacerse hincapié, en que la regla seguida durante muchísimo tiempo —desde los navíos egipcios y las naves "redondas" de los romanos, con excepción de las galeras— era: "emplear para el combate los navíos mercantes armándolos"[12].

Este fue el razonamiento que indujo a tal cambio de política. Y tal oportunidad se presentó cuando en 1715 dos navíos ingleses —uno de los cuales era el *Prince Eugen*— se adentraron en aguas norteñas del Perú, y ocultando su pabellón puesto que ya la paz entre España e Inglaterra hallábase firmada desde hacía dos años, abordaron dos barcos mercantes matriculados en el Callao y se apoderaron de ellos para capturar la carga y valores que pudiesen encontrar a bordo. Uno de estos buques, el *Jesús María*, resultó más que suficiente para satisfacer su codicia pues les rindió un botín de 400,000 pesos. Después de este acto vandálico los atacantes enrumbaron hacia el norte.

Por esos días tres navíos franceses habían arribado al Callao: el *Sancti Spiritus*, el *Príncipe de Asturias* y la *Santa Rosa*, estando la última fragata bajo las órdenes del capitán de Saint Jean; con éste el Virrey hizo tratos para que procediera a la búsqueda y persecución de los ingleses, comprometiéndose a un pago de 5,000 pesos mensuales durante el tiempo que demorase la arriba indicada tarea. Es de hacer notar que el expresado barco contaba con 50 cañones y era bastante rápido.

Haciéndose a la vela con toda presteza, la *Santa Rosa* logró llegar hasta Darién y capturar a uno de los navíos incursores en dichas aguas, justamente cuando pretendía desembarcar en una lancha su propio botín. El éxito obtenido con tal sistema sólo costó al gobierno virreinal 35,000 pesos; de otro lado animó al capitán de Saint Jean a emprender una segunda operación por su propia cuenta, alcanzando a ahuyentar al barco pirata —que era el ya mentado *Prince Eugen*— hasta que se rindiese frente a las costas de Nueva España (Méjico) a otra nave que había sido armada a costa del Presidente de la Real Audiencia de Guadalajara.

Advirtiendo el Virrey Ladrón de Guevara la presencia latente de nuevos peligros como los que se acaban de citar, enmendó un tanto el complaciente rumbo de su política naval y adquirió el navío portugués *Nuestra Señora de la Encarnación* por la suma de 10,000 pesos, convirtiéndolo en nave Almiranta de su renaciente escuadra.

Incómodo el Virrey por la situación que se forjó a su alrededor con el comercio francés, fue sometido a juicio de residencia luego de entregar el gobierno a la Real Audiencia el 2 de marzo de 1716 y recibir una rigurosa sentencia. El 18 de marzo de 1718 embarcó en el *Concordia* para Acapulco, muriendo en Méjico el 9 de setiembre del indicado año y siendo sepultado en la catedral capitalina.

Su reemplazo fue inmediato aunque transitorio. Interinamente gobernó en su lugar —durante aproximadamente dos meses— Fray Diego Morcillo Rubio de Auñón Arzobispo de La Plata, y cuando Ladrón de Guevara aún encontrábase en Lima próximo a empren-

der el que sería su último viaje por vía marítima, asumió el poder como titular el vigésimosexto Virrey del Perú que fue el príncipe de Santo Buono.

ACTIVIDAD NAVAL ANTICONTRABANDO: EL VIRREY CARACCIOLO

De nobilísima alcurnia fue el siguiente gobernante que vino a Lima para tomar posesión de tan alto cargo. D. Cármine Nicola Caracciolo era Príncipe de Santo Buono, Duque de Castel de Sangro, Marqués de Buquianico, Conde de Esquibes, de Santobido y de Capracota, Barón de Monferrato, Grandimarca y Castelnuovo, Grande de España y ex embajador en Venecia[13].

Habiendo arribado a Lima el 5 de octubre de 1717, trajo el de Santo Buono órdenes precisas de la Corona para procurar la total supresión del comercio extranjero, y, especialmente, la extinción del contrabando francés. Para estos efectos dictó diferentes medidas muy enérgicas, tales como la de crear un cuerpo miliciano de guardacostas y someter a los asientos mineros tanto como a los puertos a una estricta vigilancia, desde que era cosa probada que muchos cargamentos de plata se embarcaban subrepticiamente, y así, sin pagar las correspondientes gabelas, sustraían ingentes tributos a las arcas del Rey.

Reforzando las medidas que para proteger el metal precioso ya le habían dado en la península, la Corona envió al Perú dos barcos de guerra: el *Conquistador* y el *Rubí*, división naval que llegó al Callao bajo las órdenes del capitán D. Juan Nicolás Martinetti. Más tarde zarparían de Cádiz otros dos buques con el mismo fin, comandados por los capitanes D. Bartolomé Urdinzú y D. Blas de Lesso. Solamente uno de ellos arribó a nuestro primer puerto y se carece de noticias acerca del otro.

Este refuerzo naval tan necesitado después del desguace de buques y el licenciamiento de tripulaciones ordenados por Ladrón de Guevara, permitió que la Escuadra Virreinal pudiese capturar a seis bergantines franceses que cargados de mercaderías de diferentes clases, fueron requisados y traídos por sus captores hasta la rada chalaca. Ya en el puerto la ley se cumplió con recortes y se confiscaron los buques sin destruirlos, con el fin de poderlos utilizar cuando las circunstancias lo requiriesen.

Por ese tiempo llegó la noticia de que el navío que se había creído perdido —y que era el capitaneado por Urdinzú— arribó, en muy malas condiciones y muy maltratado por los vientos y la mar, al puerto de Buenos Aires, sin haber penetrado en el estrecho ni pasado al Mar del Sur.

Por aquel año de 1717 quedó instituido el nuevo Virreinato de Santa Fe (llamado Nuevo Reino de Granada), con una extensión

geográfica que disminuía las tierras bajo la jurisdicción del Perú. Como primer Virrey fue nombrado D. Jorge de Villalonga, Conde de la Cueva. Este nuevo gobernante había tenido bajo su mando el presidio del Callao desde 1708, pasando a hacerse cargo de su flamante colocación recién en el año de 1719.

EL MONOPOLIO COMERCIAL EMPIEZA A DECAER

Como es posible apreciar, en tratándose de peligros definidos y organizados que atentaban contra sus más preciados ingresos, la Corona y los organismos reales tomaban medidas inmediatas y enérgicas para contrarrestarlos o suprimirlos, evitando así la interrupción del ingente chorro de caudales con que América proveía a la península. Después de los muchísimos años transcurridos, durante los cuales o se dejaron los asuntos navales a cargo y esfuerzos del virreinato o las autoridades echaron mano a los fondos enviados por éste para la construcción de nuevos barcos en España, la investigación histórica se topa con que ante el temor de un contrabando ejercido exitosamente por los franceses, la metrópoli se decidió a exterminar antes de que tomara más cuerpo y sus proporciones se agigantasen al punto de amenazar su fuente principal de riquezas.

La idea monopolista prevaleció, y, para mantenerla incólume, enviáronse buques de guerra —mas no transitoria sino definitivamente— con el fin de proteger sus intereses económicos; a la par, se dictaron severas ordenanzas de control y se ordenó su cumplimiento con la máxima rigidez.

Antes en cambio, durante los casos esporádicos de incursiones piráticas o corsarias —que no por lo imprevistas fueron menos peligrosas para vidas y haciendas— tanto los monarcas como el Consejo de Indias o las Juntas de Guerra, dilataron morosamente todas las gestiones efectuadas desde ultramar recomendando diversos procederes, pidiendo mayores informaciones o utilizando las remesas para otros fines distintos, como si las angustias de sus virreyes no les efectaran mayormente o las considerasen exageraciones perdidas en la distancia.

A la larga dicha política comercial esencialmente monopolizadora tendría que resultar nefasta para la Corona de España, desde que se desbordó a extremos increíbles. Justamente, y sólo como un ejemplo de aquel muestrario de actitudes criticables, durante el período del de Santo Buono se comenzaron a efectuar los estudios para abandonar la explotación de las minas de mercurio de Huancavelica, pero no porque se hubiesen tornado improductivas ni mucho menos, sino para no desvalorizar los ricos yacimientos peninsulares situados en Almadén (España).

Así gran parte del azogue peruano no competiría con el es-

pañol y el precio de este último aumentaría dentro de la demanda existente. Sobre todo si para el beneficio de la plata en sus colonias habría que traer dicho azogue desde España[14].

Felizmente por ser tal medida tan drástica no prosperó ni se llevó a la práctica, influyendo mucho para ello el informe que se pidió en la corte a D. Dionisio de Alcedo y Herrera, perulero conocedor y entendido en asuntos de minería, quien se encontraba en la península a la sazón y combatió la idea de cegar la mina huancavelicana.

Fue también intención de la Corona exonerar de derechos aduaneros a todos los artículos requeridos por los conventos y comunidades religiosas, dejando la responsabilidad sobre su fiscalización al Virrey Oms de Santa Pau. Sin embargo tal medida fue revocada en breve lapso —puesto que los gastos de la Guerra de Sucesión lo aconsejaban— disponiéndose que, sin discriminación alguna, dichas gabelas se siguieran cobrando a personas y entidades importadoras.

OTROS ACAECERES DIVERSOS

Durante el período de este Virrey una fuerte epidemia de fiebre azotó la Audiencia de Charcas, dejando un total de más de 60,000 víctimas; hubo también una imprevista sequía por falta de lluvias, así como un fuerte terremoto que tuvo su epicentro en Huamanga. Del lado bueno, con Real Orden del 1º de noviembre de 1719 llegaron a Lima los primeros misioneros que iniciarían la catequización del Antisuyu (Región de la Selva), recibiendo del Virrey toda clase de facilidades para ejercer su apostolado y 6,000 pesos de oro para emprender su sacrificada labor.

Como el contrabando francés —pese a las prohibiciones existentes— siguiese proliferando, una Real Cédula fue expedida desde el Buen Retiro en fecha 5 de noviembre de 1715. El Príncipe de Santo Buono, ajustándose a lo reiterado, fue muy cuidadoso en nombrar funcionarios íntegros y celosos del cumplimiento de su deber y creó oficiales del resguardo, haciendo también vigilar las rutas más utilizadas para el internamiento de los contrabandos en todo el territorio bajo su mando.

"La Audiencia de Panamá —apuntó el historiador peruano Vargas Ugarte— por su cercanía al Caribe, debió servir para vigilar este mar y ahuyentar a los filibusteros, pero en realidad no logró desempeñar esta importante misión. Tal vez de haber elegido a Cartagena, en lugar de Santa Fe, como sede audiencial, se hubiera conseguido el intento, porque la primera se hallaba tierra adentro y casi incomunicada con la costa atlántica y mal podía atender a los peligros que venían del mar. La consecuencia fue que el Caribe se convirtiera en madriguera de piratas y las poten-

cias marítimas enemigas, como Inglaterra, Holanda y la misma Francia, lograron instalarse en sus islas, de las cuales se sirvieron como bases para interceptar el comercio y asaltar las posesiones españolas"[15].

Cumplidos tres años de gobierno poco más o menos, el de Santo Buono solicitó y obtuvo licencia real para viajar a España. Al Arzobispo de Charcas, D. Diego Morcillo, que antes se había desempeñado como Virrey interino, diósele orden para viajar a Lima y reemplazar al gobernante saliente. El cambio de mando se efectuó el 26 de enero de 1720, embarcándose a continuación el ex Virrey en el navío *La Peregrina* hasta Acapulco. De allí pasó a Veracruz y luego a España, en la flota del General D. Fernando Chacón.

UN PRELADO COMO VIRREY; LA AMENAZA CORSARIA

El vigésimo séptimo Virrey titular del Perú fue el Arzobispo de Charcas y de Lima, D. Diego Morcillo Rubio de Auñón, quien anteriormente había desempeñado el gobierno por 50 días interinamente al cesar Ladrón de Guevara en 1716.

Apenas iniciado su mandato con fecha 26 de enero de 1720, comenzaron también las correrías de dos audaces corsarios ingleses: John Cliperton y George Shelvocke, enviados especialmente desde la Gran Bretaña que hallábase nuevamente en guerra con España y que venía aprestando sus naves en corso desde diciembre de 1718.

Utilizando la vía del estrecho de Magallanes ambos barcos, que sumaban 60 cañones y alrededor de 300 hombres de dotación bajo el mando en jefe de Cliperton (ex compañero de Dampierre), penetraron en la Mar del Sur en diferentes fechas. ¿La causa?, fue que al poco tiempo de zarpar de Inglaterra surgieron desavenencias entre ambos corsarios y el 13 de febrero de 1719 se separaron, prosiguiendo sus rutas en forma individual.

El primero en incursionar en el Pacífico fue Cliperton. Al conocerse su presencia en estas aguas, el Virrey Morcillo alistó y despachó una fuerza naval compuesta por tres naves bien artilladas al mando del capitán D. Bartolomé Urdinzú. Todos estos preparativos se hicieron extemporáneamente y con la máxima prisa, ya que las andanzas de Cliperton se estaban tornando amenazadoras y la escuadra virreinal había sufrido un rudo golpe al ser desguazada por D. Diego Ladrón de Guevara. Posteriormente el de Morcillo añadió a la fuerza naval que inicialmente formara otros dos buques cuyos capitanes fueron D. Pedro Medranda y D. Nicolás Gerardino. Se sabe que éste último hallábase embarcado en una fragata: *Aguila Volante.*

Mientras tanto John Cliperton había abordado y saqueado en las aguas de Guayaquil al navío que traía al Marqués de Villa Rocha y a su esposa, haciendo prisioneros a tan ilustres personajes que viajaban rumbo al Callao. Posteriormente resolvió desembarcar a la Marquesa en el golfo de Nicoya (Costa Rica) con todas sus pertenencias, habiéndole exigido previamente un fuerte rescate por la libertad de su esposo que permaneció cautivo de los corsarios ingleses.

Mas la inteligente dama, durante su obligada permanencia a bordo, dióse cuenta de la clase de gente con la que tenía que alternar a diario, así como de la codicia que por algunas joyas y dinero tenían determinados tripulantes. Astuta y delicadamente sobornó a unos cuantos de ellos, que, posteriormente, ayudaron a su cónyuge a evadirse sano y salvo, con lo que los Marqueses de Villa Rocha se salvaron de pagar el cuantioso rescate fijado por Cliperton.

Meses después el arriba mencionado corsario apresó otro navío español frente a Paita, dejando en libertad —después de saquearlo— a su principal pasajera: la Condesa de Lagunas, esposa del Gobernador de Popayán, D. Nicolás de Ontañón.

Las naves que había enviado el Virrey Morcillo no llegaron a interceptar al corsario. Este invirtió luego su rumbo y tras de desembarcar algunos prisioneros en las costas de Guatemala, siguió viaje hacia el sur arribando a Arica en febrero de 1721 para tratar de proveerse de víveres, agua y otros pertrechos. A este efecto hicieron llegar una comunicación al Corregidor del puerto, D. José de Morales, quien —pese a hallarse enfermo y en cama— rechazó indignado tal pedido, disponiendo en cambio que sus tropas de guarnición se aprestaran a rechazar a los atrevidos corsarios.

Como represalia los ingleses bombardearon Arica y parajes adyacentes, intentando un desembarco que fue repelido con las armas. Tres días con sus noches el puerto se mantuvo en alarma, hasta que, finalmente, Cliperton y sus hombres se reembarcaron y optaron por retirarse.

Al recibir la noticia el Virrey mandó en su búsqueda a la fragata *Aguila Volante* con el capitán Geraldino, junto con otra nave a órdenes del General D. Pedro Medranda. Los ingleses, con mucha suerte, evadieron a la división virreinal y retornaron a su punto de partida con un escaso botín[16].

Demás estaría hacer hincapié en la eficaz defensa que efectuó el Corregidor de Arica, pero, por la circunstancia de encontrarse enfermo y postrado en su lecho, creemos que fue merecedor de los mejores elogios, por no solamente haberlo abandonado sino por haber dirigido la acción contra los corsarios, sobreponiéndose a su dolencia, pese a los riesgos que corrió.

En lo que se refiere al otro corsario inglés, George Shelvocke, habiendo pasado por Magallanes después de Cliperton arribó a Chiloé el 30 de noviembre de 1719. De allí —e izando pabellón francés para encubrir su nacionalidad— siguió a la isla Juan Fernández para hacer víveres y aguada, dejando al mismo tiempo determinadas señales ya convenidas para que su jefe se reuniera con él al Norte.

Luego zarpó con rumbo al continente, capturando dos embarcaciones durante la navegación y procurando dar caza a un barco español al que hizo encallar, sin poder abordarlo por el fuego que le hicieron desde tierra. Ya frente a Concepción y en las aguas de su puerto (Talcahuano, actualmente), resolvió esperar hasta que arribara alguna presa. Así capturó al navío *San Fermín* cargado de diversos frutos y con 6,000 pesos en dinero y plata labrada, ofreciendo a las autoridades de tierra un canje de prisioneros a cambio del correspondiente rescate. Como la elevada suma que pedían no fue satisfecha, Shelvocke mandó incendiar las dos presas menos importantes y se llevó la tercera, tripulándola y artillándola para reforzar sus efectivos.

Habiendo retornado a Juan Fernández y encontrado la respuesta de Cliperton, hizo rumbo a Paita arribando al puerto el 21 de marzo de 1720 y exigiendo un cupo de 16,000 pesos so pena de incendiar la población. Como tal cantidad no le fue pagada, desembarcó gente y le prendió fuego al poblado antes de zarpar hacia Juan Fernández nuevamente.

Noticiado el Virrey Morcillo de aquellos acontecimientos, alistó tres naves artilladas y las envió a buscar al corsario bajo el mando de D. Bartolomé de Urdinzú. Como durante una de esas singladuras —y habiendo caído la noche— casi interceptan al inglés, éste evadió el combate usando un ardid marinero consistente en dejar un farol sobre una boya que largaron por la borda. Dicha treta atrajo a las naves virreinales e hízoles perder un tiempo precioso, lapso que aprovechó el corsario para escapar perdiendo al *San Fermín* abarrotado de víveres.

Al llegar a Juan Fernández dos semanas más tarde, una furiosa tempestad inutilizó su buque en los acantilados isleños. Sin intimidarse por ello, con el material aprovechable construyeron un lanchón artillado al que bautizaron con el nombre de *Recovery* que se terminó el 15 de octubre, dotándolo con 47 hombres en total y zarpando rumbo al continente sin pérdida de tiempo. En la paradisíaca isla Juan Fernández quedaron 11 ingleses y 13 indios (éstos últimos eran prisioneros que tenían a bordo).

Barajando el litoral hacia el norte encontráronse con una nave española que no pudieron rendir. Aprovisionándose en Iquique, continuaron sus singladuras hasta Nazca frente a la cual trabaron combate —con el único cañón que tenía el *Recovery*— contra otra

nave mercante que tampoco abordaron. En aguas de Pisco, y con mayor suerte, avistaron otro barco español que se les entregó fácilmente. Gracias a esta presa Shelvocke pudo navegar hasta Panamá con su gente, uniéndose a Cliperton y navegando en conserva con él hasta California. Allí se separaron nuevamente, para retornar a Inglaterra completando la vuelta al Mundo.

LA EXTINCION DE LAS FLOTAS REGULARES

Como por aquellas épocas se comenzaba recién a afianzar la dinastía de los Borbones en España (hemos visto que se había entronizado en 1701, con Felipe V) y no hacía mucho que se había firmado la Paz de Utrecht, la Corona había tenido que ceder Menorca y Gibraltar a Inglaterra y renunciar a sus aspiraciones al trono de Francia. Estas pérdidas político-estratégicas trajeron, entre otras consecuencias, un cambio en el status económico que mantenía la Península con sus colonias americanas con el fin de rehacerse de sus ingentes pérdidas.

Como se requerían más brazos para hacerlas producir y existía una pugna constante entre la ambición de los colonos, que en su gran mayoría sobrecargaban el penoso trabajo de los indios, en tanto que los misioneros trataban de salvarlos de una explotación inhumana y reñida con la ética del cristianismo, hubo que recurrir a una fórmula conciliatoria que satisficiera —cuando menos transitoria y mediatizadamente —a ambas partes: esta solución poco humana pero práctica fue la importación de esclavos negros.

España, carente de colonias africanas que le facilitaran tal recurso y no contando con una marina mercante adecuada que se dedicase a dichos menesteres (puesto que el monopolio comercial sostenido estultamente por la Corona, había matado a la iniciativa privada) tuvo que dejar dicha trata en manos extranjeras.

Eran pues elementos foráneos los que efectuaban la captura o compra, así como la conducción y la venta de negros, legalmente protegidos en este cruel negocio por un *asiento esclavista* respetado por la monarquía española y amparado por ella.

Holandeses, genoveses, franceses e ingleses —a la par que contrabandistas sin bandera— habíanse venido disputando aquellas pingües ganancias subrepticiamente desde el año de 1528 poco más o menos. Al comenzar el siglo XVIII los franceses se llevaban la palma como negreros. Cuando después de la Paz concertada en Utrecht se ajustó el famoso *Asiento de 1713*, los ingleses pasaron a primera línea.

Y como sería casi imposible suponer que gentes de tan bajo calibre moral se supeditaran tan sólo a la trata de esclavos sin mezclar con dicho negocio otros muchos y variados, la interpre-

tación histórica y las pruebas estimadas como concluyentes al respecto desembocan en lo que tuvo que suceder: la proliferación del contrabando en la América Hispana.

Ya las colonias españolas habían probado la paradisíaca manzana del comercio ilícito —que como hemos visto se intensificó durante los períodos de gobierno de algunos Virreyes del Perú inmediatamente precedentes— a punto tal, que en el caso del de Castel dos Rius, por ejemplo, causó su destitución (temporal, es cierto) debido a las quejas e intrigas de algunos comerciantes, afectados por el contrabando francés y la mal disimulada simpatía o lenidad demostradas por el gobernante para oponerse a la audaz intromisión gala.

"Las nuevas condiciones económicas —escribió el historiador mejicano Pereyra— dieron al comercio marítimo una fisonomía especial. Todas las grandes potencias se interesaron en la regularización del tráfico. Sus rivalidades producían guerras; pero ya no el estado crónico de amenazas al comercio... El agonizante sistema de las *Flotas* y *Galeones* se desintegraba. Hubo una tentativa de reorganización en 1720. Cádiz sustituyó a Sevilla como punto de partida. Los *Galeones* destinados a la Tierra Firme (que serían los que en nuestro caso interesan) debían salir de aquel puerto el día 1º de setiembre. Llegados a América, harían una estancia de cincuenta días en Cartagena, y otra de quince en La Habana... El intento de regularización fue inútil. En 1735 se suspendió el servicio de *Galeones* de Tierra Firme, y se dispuso el envío de *Buques de Registro.* Aún persistió el propósito de continuar con las *Flotas,* con envío de un *Aviso* siete meses antes"[17].

LA ESCASA ACTIVIDAD DEL VIRREY MORCILLO

D. Diego Morcillo Rubio de Auñón había nacido en Villa Robledo (La Mancha) el 3 de enero de 1642, por lo que, cuando fue escogido como Virrey del Perú en 1720, era casi un octogenario.

Por razones obvias relacionadas con su edad no le fue posible desplegar la actividad que su cargo demandaba, máxime si tres años más tarde, en 1723, reunió en su persona tanto el poder civil que ya ostentaba, como el eclesiástico que se le añadió en tal año.

Sobreponiéndose sin embargo a sus avanzados años, desde el principio de su gobierno se opuso al comercio ilícito francés que venía proliferando a ojos vistas. En sus informes al Consejo fechados en 30 de enero y 14 de mayo de 1722, comunicó haber hecho abandonar sus intentos de contrabando mantenido a 10 naves francesas, a más de otra que capturó su pequeña escuadra y que él hizo sacar a la venta[18].

Su mandato se vio mortificado por el incidente surgido en Paraguay, al sublevarse los indígenas contra el abusivo Gober-

nador Diego de los Reyes Balmaceda. Este caso que se venía arrastrando desde 1717 y a partir de su destitución por la Real Audiencia de Charcas presidida por D. José de Antequera, hizo que el Virrey Morcillo, celoso de su autoridad, restituyera a Balmaceda y encendiese una enconada lucha que se prolongó por casi 20 años más entre los *comuneros* —del partido de Antequera— y el que apoyaba la decisión de Morcillo, el *virreinal.* A la postre Antequera perdió la partida, fue ejecutado en Lima y Paraguay usurpó el privilegio de elegir su gobernador.

Poco antes de terminar el mandato del de Morcillo, el padre franciscano Francisco de San José realizó en Santa Rosa de Ocopa, hoy Provincia de Concepción, Junín, una fundación hasta ahora admirable: el Convento y Colegio de Ocopa.

La Corona, comprendiendo la pesada carga que el virreinato representaba para Morcillo, lo reemplazó en 1724 con Armendáriz.

LA DECIDIDA ACCION NAVAL DEL DE CASTELFUERTE

La indeseable y continua proliferación del contrabando extranjero, que oponiéndose al monopolio español atentaba contra el sistema comercial que habíase venido manteniendo y restaba fuertes ingresos a las arcas reales, decidió a la Corona a enviar a sus colonias americanas a hombres enérgicos, dispuestos a actuar sin dilaciones y proteger su necesaria economía. Como Gobernador de Cartagena vino D. Luis de Aponte; al Mariscal de Campo D. Antonio Manso se le nombró Presidente de la Real Audiencia de Santa Fe, y al de igual clase, D. Manuel Alderete, se le destinó a Tierra Firme.

En 1724 el Virrey del Perú Fray Diego Morcillo —quien a la sazón contaba con 82 años de edad— hizo entrega del gobierno a su reemplazante, D. José de Armendáriz, Marqués de Castelfuerte, Comendador de Montizón y Chiclana en la Orden de Santiago y Capitán General del Ejército, quien llegó a Lima el 14 de mayo del arriba indicado año como vigésimoctavo Virrey titular.

El de Armendáriz habíase embarcado en la flota de galeones que zarpó de Cádiz el 31 de diciembre de 1723 bajo las órdenes del Teniente General Marqués Grillo, la misma que arribó a Cartagena en febrero de 1724.

Como en este puerto tuvo noticia de que en la costa de Tierra Firme se estaba ejerciendo el contrabando, sin titubear y en virtud de los poderes que se le habían otorgado en la península, dispuso que tres de los barcos principales de que se disponía: la Capitana, la Almiranta y la fragata *El Pingue Volante,* descargaran a la brevedad y zarpasen para barajar la costa aledaña en busca de naves contrabandistas. Habiéndose embarcado él mismo en dicha división naval improvisada, logróse sorprender, en caletas no

abiertas al tráfico martíimo, a cuatro naves pequeñas introduciendo sus mercaderías en tierra. Atacándolas de inmediato, un cañonazo del *Pingue Volante* desarboló a una de ellas y puso en fuga a las otras, que aprovechando su menor calado lograron evadirse. Se capturó la carga restante del bajel abatido y su dotación escapó tierra adentro.

Llegando a Portobelo encontróse el de Armendáriz con otra irregularidad imprevista: a la entrada del puerto —y consentida por las autoridades— halló una embarcación artillada, al ancla y con bandera inglesa. Inmediatamente dio órdenes de desarmarla, impartiendo instrucciones drásticas al Presidente de Panamá para que tal irregularísima y sospechosa circunstancia no volviera a repetirse.

Al reparar en la historia que todas estas actuaciones del de Castelfuerte ocurrieron apenas arribó a América y cuando aún no le había sido entregado el cargo de Virrey, queda perfectamente probada su enérgica y eficaz conducta —que los años venideros se encargarían de reafirmar— en pro del desempeño de su autoridad y en cumplimiento de las disposiciones reales que le fueron impartidas en España, antes de abandonar la península y emprender viaje hacia el Perú.

Ya en la sede de su gobierno continuó dando muestras de su decidida actitud no solamente en el renglón de lucha anti-contrabando, sino en muchos otros en los que demostró su recto carácter y su rapidez para tomar decisiones. Durante su período de mando tocóle debelar definitivamente la sublevación y desmanes habidos en Paraguay, proceso que terminó con el ajusticiamiento en Lima de D. José de Antequera y Castro así como el de su lugarteniente D. Juan de Mena. También tuvo que hacer frente a un voluminoso juicio instaurado por la Real Audiencia contra el propio Virrey, tanto por la sentencia de muerte aplicada a aquellos "comuneros", cuanto por la enérgica intervención de sus tropas el 5 de julio de 1732 que causó el fallecimiento de dos frailes y produjo numerosos heridos. Igualmente ocurrieron diversos tumultos conventuales (por elecciones impugnadas), y hasta un movimiento sedicioso capitaneado por el platero Alejo Calatayud, que terminó drásticamente con cincuenta ejecuciones.

REFORZAMIENTO DE LA ESCUADRA; CORSO LEGAL

El Virrey de Castelfuerte, dispuesto a poner coto a los torcidos manejos de los contrabandistas de mar que —sobornando autoridades complacientes— continuaban sus ilícitos negocios (en especial: ingleses, franceses y holandeses), resolvió de primera intención fortalecer su escuadra. Para ello mandó reacondicionar los

barcos *El Brillante* y *La Peregrina,* disponiendo también la construcción del *San Fermín* en astilleros de Guayaquil.

Mientras todo lo anterior se llevaba a cabo, ante la noticia de que tres barcos holandeses pretendían hacer de las suyas en las aguas del Virreinato del Perú, prometió a un grupo de armadores y comerciantes de Lima artillería y municiones, incluyendo una Patente de Corso, con la condición de que armaran debidamente un barco y lo empleasen en combatir a los contrabandistas holandeses.

La idea del Virrey rindió sus frutos y D. José de Tagle asociado con D. Angel Calderón —como principales accionistas de la empresa a constituirse— suscribieron el respectivo contrato y armaron en corso al navío *Nuestra Señora del Carmen,* poniéndolo a órdenes de un experto marino: D. Santiago de Salavarría. Dicho barco, durante la campaña que efectuó entre el 12 de marzo y el 28 de junio de 1725 zarpando con premura y hábilmente conducido por su capitán, persiguió al velero francés *La Providence* y al holandés *San Luís,* logrando capturar al último merced a la estratagema de cambiar su pabellón por el de Francia. También pretendió dar caza —sin conseguirlo— al *San Francisco* de nacionalidad holandesa.

Finalmente el *Flissinguen,* de la misma nación anterior, pretendió evadir la persecución del *Neustra Señora del Carmen* que habiéndolo avistado no vaciló en emprender la caza. El buque holandés, exento de toda ayuda y haciendo buena cantidad de agua por su maltrecho casco, vióse obligado a vararse intencionalmente en las arenosas playas de Nazca, siendo capturado con toda su dotación y su cargamento por los corsarios del Perú comandados por el capitán Salavarría.

Solamente de la venta de las mercaderías que portaba se obtuvieron ingresos que casi redondeaban los 600,000 pesos, cantidad que fue repartida según los términos contractuales.

Años más tarde, en 1734, llegó a Arica en arribada forzosa la fragata holandesa *Santo Domingo,* cargada hasta los imbornales y pretendiendo negociar sus mercancías con el pretexto de la forzosidad de su arribo.

Habiéndosele negado el puerto como había sido ordenado por la Corona, se armó en corso al *San Fermín* —que como ya se ha citado había sido construido en Guayaquil— y se pretendió despacharlo desde el Callao. Como los armadores pidieron como "buena presa" al *Santo Domingo* con toda su carga, el Virrey de Castelfuerte se negó de plano a hacerles tal concesión si lo capturaban.

Los ambiciosos alegatos de los armadores resultaron estériles ante la firme posición del gobernante. Así, esta inoportuna demora y las discusiones que se entablaron al respecto, dieron el

tiempo suficiente para que el barco holandés se reparara provisionalmente y zarpase hacia Colombia, Panamá e islas Molucas, en los tramos iniciales de la travesía que emprendió[19].

LA DEFENSA DE LOS PUERTOS

Comenzando por el Callao, el Virrey de Castelfuerte fiel a sus convicciones de militar de carrera, no descuidó las obras relativas a la defensa portuaria.

En el caso de nuestro primer puerto se dedicó a reparar la muralla que tan maltratada se hallaba por los efectos del mar. La Junta de expertos que para el efecto convocó —a través de los planos y cálculos efectuados por el ingeniero D. Nicolás Rodríguez y D. Pedro Peralta, quien a la misma profesión del anterior unía la de Cosmógrafo Mayor del Virreinato— tasaron la extensa obra en 300,000 pesos. Con sentido de ahorro, el Virrey redujo el costo a unos 150,000 mediante la obligación impuesta a los buques que venían de Guayaquil para que trajeran maderas como aporte y sin costo de fletes; cosa parecida se hizo con las recuas de mulas que iban vacías de carga desde Lima al Callao, obligando a propietarios y arrieros a llevarla con cal y ladrillo sin pagos adicionales. Ajustados finalmente otros gastos, la sólida muralla chalaca vino a representar un desembolso de 173,000 pesos. También construyeron terraplenes y parapetos para la defensa de Lima en caso de ataque.

El de Castelfuerte tampoco olvidó a Panamá y procuró un envío anual de 100,000 pesos para cubrir idéntico propósito, teniendo en cuenta que era la llave del tráfico entre el Mar de Norte y el del Sur.

A Cartagena se le remitían 30,000 pesos; a Santa Marta cosa de 12,500; a Chile, 50,000 pesos, la mitad en plata y el saldo en ropa, enviándose también a Valdivia otra cantidad igual. Finalmente se remesaban a Buenos Aires, desde Potosí y para los mismos efectos, sumas anuales que redondeaban los 100,000 pesos. En lo que se refiere a la Armadilla del Mar del Sur, ya se apuntaron las preocupaciones del de Castelfuerte, tanto en refuerzos como en Patentes de Corso anti-contrabando.

Notas al Capítulo XI

1. CHRISTIAN, P... Histoire des Pirates et Corsaires de L'Ocean et de la Mediterranee. París 1845, pp. 462-463. Vide: Museo Naval del Perú. Biblioteca.
2. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú.* Barcelona 1966. T. IV, p. 19. Ed. Seix y Barral, Hnos.
3. CHRISTIAN... Op. cit., p. 464.
4. Ibídem, p. 468.
5. GORT DE VILLEFORT, M.... Diario del Alférez de Navío. Cat. Hiersemann. Leipzig, 633, p. 112.— Vide: LLANO ZAPATA, E. *Memorias.* Lima, 1904, p. 290.
6. BROMLEY, Juan... *Recibimiento de Virreyes en Lima;* en Revista Histórica. Lima 1953. T. XX, p. 94.— Vide: VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú.* Barcelona, 1966, p. 74 (2). "Muchos autores, siguiendo a Alcedo y Herrera y a Mendiburu, señalan para el ingreso del Virrey el día 7 de julio, pero así la carta de éste dirigida a S.M. el 31 de Agosto de 1707 (A. de I. Lima, 71-5-33) como otros tomados de los libros del Cabildo de Trujillo y del Eclesiástico de Lima, nos obligan a rectificar la fecha".
7. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas.* Lima, 1969 T. II, p. 82.
8. Ibídem, p. 80.
9. GONZALES SUAREZ... *Historia General del Ecuador.* Quito, 1893. T. IV, cap. XVII, p. 395.
10. ARCHIVO DE INDIAS, Lima, 408. Certificación de los Oficiales Reales en 31 de octubre, 1707. Representación del Consulado, 2 enero 1708.
11. CAPPA, Ricardo... *Estudios Críticos sobre la Dominación Española en América.* Madrid, 1894. Tomo XI, p. 204.

12. MERRIER, Jean... *Historia de los Buques.* Barcelona, 1960, p. 189. Talleres Gráficos Socitra.
13. GIURATO, Salvatore... *Perú Milenario.* Lima, 1947. T. II, p. 503.
14. LLANO ZAPATA... Op. cit., pp. 152 y sgtes.
15. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., pp. 113-114.
16. DAGNINO, Vicente..., *El Corregimiento de Arica.* Arica 1909, pp. 149 y sgtes.
17. PEREYRA, Carlos..., *Breve Historia de América.* Méjico D.F., 1958, pp. 318-319.
18 ARCHIVO DE INDIAS. Lima, 521.
19. LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Historia Marítima del Perú.* Lima, 1973. T. IV, pp. 156-157.

Capítulo XII

La indolencia Borbónica y el corso Británico contra el Perú: Anson ataca Paita. Nuestro Panorama Naval, esfuerzos virreinales y ayudas tardías

LOS VIRREYES DE LA DINASTIA BORBONICA

Los reyes borbónicos de España quienes desde el punto de vista político e internacional resultaron casi todos desafortunados en lo que se refería al indirecto gobierno de sus colonias americanas, fueron —dentro del lapso histórico que abarca esta obra— los siguientes:

Felipe V (1701-1724).
Luis I (1724).
Felipe V (1724-1746), por segunda vez.
Fernando VI (1746-1759).
Carlos III (1759-1788).
Carlos IV (1788-1808).
Fernando VII (1808).
Fernando VII (1814-1833), luego de su cautiverio en Francia.

Indiscutiblemente la Dinastía Borbónica procuró enviar como Virreyes del Perú (Nueva Castilla), a hombres aptos para la administración y en su mayor parte militares, aunque se alternaron con éstos determinados eclesiásticos, y en ocasiones, algunos nobles un tanto exóticos y sobrecargados de títulos.

Así, mientras la Guerra de Sucesión pasaba por altibajos en la península y a cada paso la Corona exigía más y más dinero para sus gastos de campaña a sus colonias, pasaron por el gobierno del Perú hasta que éste se independizó, casi una veintena de virreyes. Teniendo en cuenta el año de sus nombramientos como tales —y soslayando algunas demoras que ocurrieron entre relevos— vamos a dar la relación nominal de dichos representantes del Rey refiriéndonos tan sólo a la fecha titular de sus mandatos:

25º—D. Diego Ladrón de Guevara (1710).
26º—D. Cármine Nicola de Caracciolo (1716).
27º—Fray Diego Morcillo (1720).
28º—D. José de Armendáriz (1724).
29º—D. José Antonio de Mendoza Caamaño y Sotomayor (1736).
30º—D. José Antonio Manso de Velasco (1745).
31º—D. Manuel Amat y Junyent (1761).
32º—D. Manuel de Guirior (1776).
33º—D. Agustín de Jáuregui y Aldecoa (1780).
34º—D. Teodor de Croix (1784).
35º—D. Francisco Gil de Taboada y Lemus (1790).
36º—D. Ambrosio O'Higgins (1796).
37º—D. Gabriel de Avilés (1801).
38º—D. José Fernández de Abascal y Sousa (1816).
39º—D. Joaquín de la Pezuela y Sánchez (1816).
40º—D. José de la Serna (1820).

EL VIRREY, MARQUES DE VILLA GARCIA

El 4 de enero de 1736 asumió el mando como nuevo Virrey del Perú, D. José Antonio de Mendoza Caamaño y Sotomayor, Marqués de Villa García, Conde de Barrantes, Caballero de la Orden de Santiago, Señor de Vista Alegre, de Rubianes y Gentilhombre de Cámara del Rey, quien venía a ser el vigésimo noveno gobernante titular de estas tierras.

Dentro del aspecto naval de aquella época la escuadra hallábase conformada por la *Concepción,* el *Santísimo Sacramento* y el *San Fermín.* Un par de años más tarde —y cuando se pensaba dar de baja al segundo de los barcos arriba nombrados— fue incrementada con la fragata *Esperanza.* Con estos efectivos navales y merced al fletamiento de algunos barcos mercantes adicionales que fueron artillados, el Virrey estuvo en disposición de hacer frente a un nuevo peligro que al poco tiempo se presentó desde el mar: la ofensiva de los marinos Anson y Vernon, surgida apenas eclosionó el estado de guerra entre Inglaterra y España en 1739.

Merced a la premura con que se hicieron estos preparativos bélicos, el de Villa García pudo enviar una flotilla hasta Panamá y un par de naves a Chile para oponerse a los ataques de los dos marinos británicos arriba citados, y especialmente al de Anson que logró irrumpir en el Mar del Sur mientras que su compatriota lo hizo por el Mar del Norte con ímpetus frustrados.

Inglaterra, como potencia naval que habíase enseñoreado de los mares, consideraba que las colonias de España en América podían pasar bajo su dominio. Máxime si ellas ya habían probado las mieles del contrabando y comparado las marcadas diferencias exis-

tentes entre el sistema monopolista español con el nuevo horizonte comercial que por primera vez vislubraban. En efecto y a raíz del Tratado de Utrecht (1715), el llamado Navío de Permiso concedido a los británicos que fue el *Royal George* de 975 toneladas de arqueo y capaz de transportar unas 625 de mercaderías diversas, arribó a Portobelo e intensificó el contrabando —que ya habían venido efectuando ingleses y franceses como se ha visto— encubriéndolo, a partir de esa ocasión, con el velo de una legalidad permitida internacionalmente.

Este tráfico comercial que también incluía el de "piezas de ébano' (negros esclavos), incentivó a los británicos por sus excelentes resultados a punto tal que se atrevieron a abrir un almacén en Portobelo para depositar las mercaderías "excedentes", recurriendo a diversas argucias fraudulentas para hacer el negocio más pingüe. Así los tentáculos del pulpo comercial comenzaron a extenderse hasta cubrir casi todos los puertos de Tierra Firme, Cuba, Cartagena, etc., llegando por el otro lado y hacia el sur hasta las provincias del Río de la Plata, Tucumán e incluso a Chile y al Perú, a través de otros depósitos de artículos suntuarios abiertos en la Colonia de Sacramento.

La codicia del mercado inglés fue creciendo y multiplicando a su vez las tretas para exceder los límites estipulados para el Navío de Permiso. Los mercaderes coloniales no desaprovechaban la ocasión de adquirir artículos a precios mucho más bajos que los ofrecidos por los galeones, porque se los vendían a un precio de fábrica y exentos de gabelas permitiéndoles revenderlos y obtener jugosas ganancias. Algunas autoridades complacientes hacían la vista gorda ante la confusión de fardos, excesos de cubicaje, carencia de algunos registros, etc., apoyando así la voluntad inglesa de apoderarse de tan apetecidos y gananciosos mercados ya atraídos por las novedades que se les ofrecían, su excelente calidad y bajos precios.

Cuando eclosionó nuevamente la guerra entre Inglaterra y España en 1739, la orgullosa Albión cambió de intenciones.

Y aunque aquella contienda internacional no se declaró hasta noviembre del citado año, los ingleses ya se habían adelantado en sus aprestos para atacar al poder marítimo español en América con bastante antelación. España, en cambio, se aferró a su tradicional tardanza con la consiguiente desventaja.

Inglaterra envió al Mar Caribe al Vicealmirante Edward Vernon, con 50 navíos de guerra, 130 naves de transporte y 13,000 hombres de desembarco bajo las órdenes del General Weniboort. Vernon —quien se encontraba por ese entonces en Jamaica— recibió instrucciones de hostilizar a los españoles con bastante anticipación y antes de la ruptura oficial, y considerando que Porto-

belo sería una presa fácil para sus fuerzas navales, enrumbó hacia allá con 6 de sus navíos[1].

De otro lado el 10 de agosto de 1739 zarpó de Portsmouth el Vicealmirante George Anson con otros 6 navíos: el *Centurión*, de 60 cañones; el *Severn*, con 5 piezas; el *Trial*, de 8; el *Gloucester*, de 60; la *Perla*, de 40 cañones; el *Wager* de 28, y como barco de aprovisionamiento trajo consigo adicionalmente al *Anna* repleto de víveres y pertrechos.

Tras de enviarse el alerta respectivo al Virrey del Perú, Marqués de Villagarcía, España aprestó rápidamente una escuadra de 5 navíos para oponérsele y enviarla hasta América de ser preciso. Se hallaba bajo el mando de D. José Pizarro e integrada por el *Asia*, de 40 cañones; la *Hermiona*, de 50; la *Guipúzcoa*, con 64 piezas; la *Esperanza*, con 50, y el *San Esteban* de 50 cañones. Esta fuerza naval llegaría a la postre a América casi simultáneamente con la de Anson, pero al pasar el estrecho de Le Maire el mal tiempo abatiría sus naves y frustraría sus intentos de batir al inglés.

El Vicealmirante Anson salió mejor parado de tan furioso temporal, perdiendo sólo una nave, el *Wager*, y teniendo que resignarse a que otras dos regresaran a Río de Janeiro. Unicamente incursionaron pues en la Mar del Sur el *Centurión*, el *Gloucester* y el *Anna*, arribando finalmente a la isla Juan Fernández para hacer aguada y repararse, habiendo perdido más de la mitad de sus tripulaciones tanto por los embates del mar cuanto por el escorbuto[2].

Mientras tanto y ante el aviso recibido por el Virrey de Villagarcía, dicho anciano gobernante había procedido a alistar en el Callao una pequeña fuerza naval: *La Concepción*, con 50 cañones; el *Sacramento*, con 40; el *San Fermín* montando otras 40 piezas y el *Socorro*, con 24 cañones. Esta escuadra se puso a las órdenes de D. Jacinto de Segurola, alistándose además en tierra 2 regimientos de caballería con 500 hombres cada uno y uno de infantería con 1,000 plazas. Todas estas tropas hallábanse armadas muy deficientemente, con espadas de pésima calidad (que se fabricaron en Lima) y escasas armas de fuego, habiéndose recurrido a comprar las pocas que poseían los vecinos mientras se esperaba un pedido hecho a Buenos Aires, para que las rezagadas naves de D. José Pizarro se las enviaran.

LA ACTUACION DEL ALMIRANTE VERNON

Las andanzas de Vernon en aguas del Caribe se tratarán muy brevemente, desde que aunque ligadas en cierto modo a las de Anson en la duplicada expedición naval inglesa, no afectaron mayormente al Perú a no ser por la dispersión de caudales que habíanse enviado para la celebración de la Feria de Portobelo. Bue-

na parte de los mismos se transportaron a Guayaquil y hasta a Quito.

En cambio más adelante nos ocuparemos de los ataques del Almirante Anson con más detenimiento, ya que ellos por haber irrumpido sus barcos en el Pacífico, tuvieron mucha más importancia y consecuencias para el Virreinato del Perú.

"La señora de los mares —escribió el historiador mejicano Pereyra, refiriéndose a Inglaterra— quería serlo de las tierras americanas de España. Pero Inglaterra sufrió uno de los desengaños más inesperados. Pensaba que Anson y Vernon se darían de la mano en el istmo de Panamá, atacando aquél por el Océano Pacífico y éste por el mar de las Antillas. Vernon tomó la plaza de Portobelo, fácil presa, pero se estrelló ante Cartagena. El comercio de Londres, creyendo segura la caída de la plaza, había acuñado medallas de un acontecimiento futuro. *Don Blas de Lesso*, el defensor de Cartagena, aparecía arrodillado, y al pie de las figuras había esta leyenda: *La soberbia española humillada por el almirante Vernon.* La soberbia británica no sólo quedo humillada en Cartagena sino en Cuba, pues tuvo que renunciar a la toma de La Habana".

En 1746 moría Felipe V y su hijo Fernando VI, el prudente, dio a España catorce años de armonía internacional[3].

ANSON SAQUEA E INCENDIA PAITA

Después de reparar sus maltrechas naves en Juan Fernández, el almirante Anson prosiguió su derrota hacia el norte capturando durante su ruta al *Aránzazu*, navío mercante español de 600 toneladas. Hecha esta presa tuvo que deshacerse del *Trial* —que se había reencontrado con su fuerza naval después de pasar el Le Maire— por hallarse su arboladura en pésimo estado y resultar un estorbo. Escalonando sus barcos desde Valparaíso a Paita (había hecho algunas capturas adicionales y entre ellas, la del navío *Nuestra Señora del Monte Carmelo* el 12 de setiembre de 1740) procuró interceptar el tráfico marítimo que bajaba de Panamá o iba hacia el istmo desde Chile y el Perú. El 10 de noviembre del año indicado volvió a hacerse de una nueva presa frente a las islas Lobos: se trataba del *Nuestra Señora del Carmen* que venía del norte.

Por uno de los prisioneros, irlandés de origen, enteróse de que en Paita encontraría cuantiosas riquezas y, sin titubear, puso rumbo sobre aquel puerto para tomarlo por sorpresa. Llegando a su rada desembarcó gente en vairas chalupas durante la noche y pese a un cañonazo que se le disparó desde tierra al notarse su presencia, irrumpió en la playa ahuyentando a los habitantes que

se retiraron a las alturas junto con la escasísima guarnición portuaria.

Tras del saqueo, que duró tres días y durante el cual se apoderaron de gran número de provisiones, mercancías, plata labrada y hasta ornamentos preciosos eclesiásticos, ordenó prender fuego a la población, incendiando los almacenes que no había logrado desocupar por constituir demasiada carga para sus bodegas. Los españoles tasaron las pérdidas mencionadas en alrededor de 1,500.000 escudos. El propio Anson calculó el botín sustraído en oro, alhajas, plata y otros valores, en la suma de unas 30,000 libras esterlinas.

El 15 de noviembre de 1740 y luego de dejar en tierra unos 88 prisioneros, sus tripulaciones se dirigieron a los buques para preparar el zarpe del día siguiente. Un piquete de caballería que descendió de las cimas al ver la retirada inglesa, no se atrevió a atacar por temor a mayores represalias de artillería. El 16 se hicieron a la mar los británicos, rumbo a Panamá y con cuatro de las naves apresadas. En la isla Quibo hicieron aguada, alistaron sus barcos —deshaciéndose de la *Soledad* y el *Santa Teresa* que eran dos de los capturados— y enrumbaron hacia aguas mejicanas con la intención de buscar al galeón español que venía de las islas Filipinas.

Quiso la buena suerte de Anson que lograran interceptarlo y hacerse de tan apetecida presa. El cargamento que enriqueció el botín de los ingleses luego de abordarlo, se hallaba tasado en 1,500.000 pesos aproximadamente.

Anson abandonó los mares americanos el 6 de mayo de 1742. Antes de hacerlo hundió tres de sus presas y perdió al *Gloucester* abarrotado de mercaderías. El 15 de abril de 1744 arribó a Spithead: su larga expedición había durado casi cuatro años, pero había perdido gran parte de sus hombres para lograr el riquísimo botín conquistado.

INEFICACIA DEL ESFUERZO VIRREINAL CONTRA ANSON

Los esfuerzos del anciano Virrey de Villagarcía, resultaron infructuosos durante la incursión de Anson al Pacífico.

Como ya se ha visto, ante el alerta recibido de España nuestro gobernante alistó una improvisada escuadra que puso bajo el mando de D. Jacinto de Segurola. Su nombramiento fue apoyado y recomendado por los principales mercaderes y comerciantes de Lima, quienes tenían plena confianza en sus dotes de avezado hombre de mar. Así *La Concepción*, el *Sacramento*, el *San Fermín* y el *Socorro*, con un total de 154 cañones, hicieron rumbo al sur para

tratar de buscar y batir a las naves de Anson. Desde mediados de abril hasta principios de junio permanecieron en aguas de la isla Juan Fernández esperando inútilmente establecer contacto con el corsario inglés. De allí navegaron hacia Valparaíso, dedicándose a operaciones de protección al tráfico marítimo y a convoyar hasta el Callao algunas naves mercantes para asegurar su buen tránsito.

Mientras tanto Anson hallábase navegando al septentrión, escalonando sus barcos e interceptando noticias que culminaron con el saqueo e incendio de Paita.

Como desde 1735 habían venido a América dos brillantes marinos españoles, los tenientes D. Jorge Juan y Santacilia y D. Antonio de Ulloa, como adjuntos a una expedición científica que para medir un grado de meridiano en la zona ecuatorial y comprobar la figura de la Tierra, contaba con la real autorización de Felipe V [cédulas del 14 y 20 de agosto de 1734], había sido organizada por la Academia de Ciencias de París y estaba conformada por científicos franceses de la experiencia de Luis Goudin, Carlos de la Condamine y el ilustre geómetra Bouquer; al sobrevenir la amenaza inglesa de Anson y Vernon frente a nuestras costas, el Virrey de Villagarcía pensó de inmediato en utilizar los servicios profesionales de sus compatriotas marinos. Así puso todo su empeño en que vinieran a Lima y el 26 de febrero de 1742 entrególes el mando de dos fragatas mercantes armadas en corso, la *Belén* y la *Santa Rosa*, de 30 cañones cada una y una dotación de 350 hombres.

Estos marinos científicos tampoco tuvieron suerte en su tarea de buscar y batir a Anson en el Pacífico, puesto que su exploración fue dirigida hacia el sur cuando ya los corsarios británicos habían pasado al norte del Callao y hallábanse a punto de atacar el puerto de Paita. En Talcahuano se encontraron con *La Esperanza* —que siendo barco venido de España a órdenes de D. José Pizarro— habíase reparado y salido del Río de la Plata para entrar al Pacífico. En Valparaíso asumió el mando de las tres naves Pizarro, quien habiendo venido por tierra tornó nuevamente a Juan Fernández, exploró Chiloé y retornó con su fuerza naval al Callao el 6 de julio de 1742.

Todo este esfuerzo de improvisación ante el peligro inglés así como las erradas búsquedas de las naves virreinales, permitieron a Anson saquear e incendiar Paita sin correr peligro y sin ser atacado desde tierra.

Recordemos que al reembarcarse y dejar 88 prisioneros, un piquete de caballería que apareció en las alturas de Paita no se decidió a atacar al corsario por temor a represalias de artillería. Tal gente conformaba una compañía de 150 hombres que había ido desde San Miguel, bajo las órdenes de su Corregidor D. Juan de



Ataque naval corsario y bombardeo de Paita. (Biblioteca Nacional. Departamento de Investigaciones, Lima).

Vinatea y Torres, pero pésimamente armada. Los marinos D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa lo certificaron así en sus *Noticias Secretas:* "Entre toda la gente que condujo el Corregidor, apenas había 25 con armas de fuego y todos los demás iban armados con picas y la mayor parte sólo llevaban palos al hombro[4].

OTRAS DIFICULTADES DURANTE EL MANDO DE VILLAGARCIA

El mandato de este Virrey anduvo plagado de circunstancias calamitosas que, pese a su avanzada edad, tuvo que sortear con gran esfuerzo de su parte.

Habiendo asumido el poder el 4 de enero de 1736, al año siguiente ocurrió el desastroso incendio de Panamá y, al poco tiempo el terrible sismo que sacudió Valdivia el 24 de diciembre de 1737 y que duró 15 minutos. Siguieron el terremoto de Chumbivilcas, la erupción del Cotopaxi, el desmoronamiento de las minas de Potosí y, entre otros contratiempos no menos azarosos y mortificantes, la guerra que se declaró entre España e Inglaterra en 1739 y que terminaría, nueve años más tarde, con la Paz de Aquisgrán en 1748.

Ya hemos visto panorámicamente —y en forma por demás resumida— lo pertinente a la incursión del Vicealmirante Anson al Pacífico y sus consecuencias sobre Paita. De otro lado y casi apenas iniciada la conflagración anglo-española, el Vicealmirante inglés Lord Edward Vernon destruyó Portobelo y Chagres, frustrándose su ataque a Cartagena en donde fue realmente humillada la soberbia británica, quedando las medallas que el comercio de Londres había mandado acuñar anticipadamente y presagiando un triunfo de Albión, como simples piezas numismáticas que hogaño tendrían un alto valor.

En párrafo aparte es menester citar la histórica sublevación de Juan Santos Atahuallpa —proclamado como Atahuallpa Apu Inca— precursor de la rebeldía india, quien se levantó contra el dominio español en un vastísimo territorio del Virreinato del Perú.

Educado en el colegio jesuita del Cusco, dominaba el idioma castellano, el latín y el quechua cuando se alzó en armas recorriendo gran parte de la sierra y la selva para hacerse de adeptos.

Con un improvisado ejército de más o menos 13,000 guerreros, llegó hasta Canta después de haber destruido unas 28 poblaciones durante sus correrías. Perseguido por las tropas del General español D. José de Lamas, se internó en la región selvática sin que se volviera a saber de él.

El Marqués de Villagarcía, después de casi una década de gobierno, embarcóse para España y murió al pasar Magallanes.

LA MARINA VIRREINAL DEL PERU: VISION EN LA EPOCA

Sintetizando siempre y con el propósito de orientar al lector acerca de la conformación, organización y desempeño de la armada a mediados del siglo XVIII, no encontramos mejor referencia que la escrita por los dos calificados oficiales de marina que observaron y consignaron por aquellos tiempos algunos de sus más interesantes aspectos: nos referimos a los Tenientes de Navío de la Real Armada de España, D. Antonio de Ulloa y D. Jorge Juan y Santacilia, así como a sus "Noticias Secretas de América" editadas posteriormente en Londres[5].

La circunstancia de que —ante el peligro que representó la presencia de Anson en el Pacífico— el Virrey de Villagarcía concediese el mando de las fragatas *Belén* y *Santa Rosa* a los arriba indicados marinos, les permitió conocer más de cerca la deficiente y fraudulenta organización naval que imperaba en el Callao, puerto base de operaciones para la escuadra virreinal en 1742 y años anteriores debido tanto a su importancia cuanto a ser inmediata a Lima ciudad sede del gobierno.

Los arsenales hallábanse dentro de la plaza chalaca y en ellos se almacenaban toda clase de repuestos, pertrechos y armas, cuando la escuadra permanecía inoperativa por ausencia de peligros provenientes del mar. Como esporádicamente se presentaban amenazas, existía un Cuerpo de Armada fijo que ante el primer aviso o noticia sobre piratas o corsarios, recibía órdenes virreinales para proceder a alistar los escasos barcos disponibles en son de guerrra.

Los funcionarios principales de los Arsenales eran: un Veedor General, un Proveedor General, un Tenedor de Bastimentos, un Pagador General y un Contador Mayor. Todos ellos poseían además un personal de tenientes —o segundos en cada cargo titular— en quienes sus jefes descansaban sus responsabilidades de los trabajos y obligaciones que les eran propios.

Todos los citados, sin excepciones, habían comprado sus puestos abonando crecidas sumas en puja con otros postulantes. Existían también otros empleados subalternos en cada sector, quienes dentro del complicado mecanismo administrativo imperante, eran quizás los hombres más dúctiles para arreglar muchas de las substracciones y sucios negocios que inevitablemente se sucedían durante la inactividad de la armada: desde la adulteración de medidas para despachar víveres, hasta el robo sistemático de bastimentos navales diversos para revenderlos a naves mercantes a buen precio. También se substraían armas en general, robándose al erario incluso en la calidad de los cañones cuya fundición era

carísima, procurando una más barata y por lo tanto inadecuada o deficiente.

Como el Erario Público se encargaba de pagar crecidos haberes a los principales funcionarios y a sus tenientes pagas bastante inferiores, en ambas categorías maña se daban para aumentar sus ingresos mediante continuos fraudes en los renglones pertinentes a cantidad y calidad. Esta costumbre inveterada resultaba escandalosa: víveres de ínfimo valor nutritivo, en envases cerrados con pesaje real muy por debajo del que se les atribuía; lonas defectuosas, jarcias endebles, menor cantidad de armas que la registrada, adiciones falseadas en las relaciones de carpinteros y calafates durante las carenas de naves, aumento desmesurado en las cantidades de alquitrán, estopa, clavazón y madera empleados en calafateo y reparaciones y, en fin, estafas de todo orden cuya gama de responsabilidades se diluía entre grandes y pequeños responsables, debido tanto a la premura porque los barcos se alistasen ante cualquier peligro inminente, cuanto al escaso control ejercido por los receptores.

Durante el período del de Villagarcía la pequeñísima escuadra que alistó el Virrey fue conformada, como ya se ha visto, por *La Concepción*, el *Sacramento*, el *San Fermín* y el *Socorro*, montando en su conjunto 154 piezas de artillería; añadiósele más tarde la *Belén* y la *Santa Rosa* (al mando de Ulloa y Juan); posteriormente se les unió la *Esperanza* en 1743, barco este último que había venido desde España —entre otros que no lograron llegar a la Mar del Sur— bajo las órdenes de D. José Pizarro.

Como es de imaginarse el fuerte gasto que este alistamiento significó para el Virreinato del Perú, si tenemos en cuenta la desorganización de arsenales que hemos mencionado, constituyó un mérito para el anciano gobernante quien, para ayudarse a sufragarlo, decretó un impuesto de guerra que en su primera recaudación anual alcanzó la suma de 2,157.222 pesos[6].

Otro prominente funcionario era el Escribano Mayor de la Mar del Sur. Poseía derechos asignados por el arancel, y como tenía la prerrogativa de nombrar a los escribanos particulares de los navíos, cobraba comisiones por tales nombramientos fuera de sus pagas satisfechas por el erario. Era frecuente que los veedores, proveedores, maestres de las naves y los propios escribanos, secundándose mutuamente se coludieran en los fraudes mayores y menores. Así comprometidos todos en dichos negociados, disimulaban y ocultaban tales irregularidades de las que eran jueces y parte dentro del corrupto sistema imperante.

Si bien hubo virreyes que en diversas épocas se preocuparon de poner coto a tantas irregularidades, juzgar a los culpables y tomar las medidas pertinentes para un mejor control de arsenales,

debido al alto costo que significaba mantener permanentemente una escuadra —mientras los peligros se presentaban en forma esporádica— se generalizó la práctica de alistar y armar barcos cuando se necesitaban procediendo después, y una vez pasada la amenaza corsaria y pirática, a desmantelarlos, almacenar materiales y pertrechos y licenciar a las tripulaciones hasta la próxima alerta...

Este sistema inadecuado y condenable traía consigo una secuela de corrupción administrativa como la que tan someramente acaba de esbozarse. Sobre todo teniendo en cuenta la falta de honradez y el ambicioso deseo de obtener —de parte de funcionarios y empleados subalternos— ganancias fraudulentas y prohibidas a costas del Erario Público.

Los Tenientes de Navío D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa, cumpliendo con su deber de profesionales y caballeros, sugirieron al Virrey de Villagarcía mandar construir dos navíos de 60 cañones en Guayaquil y mantenerlos como fuerza naval estable en el Callao. Ellos constituirían el núcleo de la escuadra virreinal, pudiendo aumentarse con naves mercantes armadas cuando las circunstancias así lo requiriesen.

Aquella propuesta hubiese conformado un claro intento para remediar la situación existente. Pero el gobernante, tras de escucharla con interés y pedir presupuestos aproximados, dejó pasar el tiempo sin que se llegara a hacer nada concreto para suprimir tan funesta y vergonzosa situación.

En lo que se refiere al personal propiamente dicho de marinos que dotaban la escuadra virreinal por aquellas épocas, D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa fueron explícitos:

Existía el cargo de General de la Mar del Sur— quien venía a ser el Comandante de la Armada— siendo su sueldo de 5,000 pesos anuales. En ocasiones tal puesto era desempeñado por un Capitán de Navío, sin que aumentaran los haberes de su grado original pero con una gratificación para mesa de 250 pesos mensuales.

Le seguía el Almirante de la Armada. Siendo el profesional naval de la escuadra, tal cargo había sido también cubierto por Capitanes de Navío con un sueldo de 150 pesos mensuales (1,800 anualmente) como haber correspondiente a su grado. Adicionalmente se les concedía una gratificación para mesa de 250 pesos mensuales inherentes al cargo ejercido.

La oficialidad subalterna la conformaban los Tenientes de Navío y los Alfereces de Navío, con 75 y 50 pesos mensuales de haberes respectivamente.

La plana menor estaba integrada por Oficiales de Mar y tripulantes. Los sueldos eran como se indica:

Artillero de Mar, 25 pesos mensuales.

Marinero, 18 pesos al mes.
Grumete, 12 pesos mensualmente.
Paje, 6 pesos al mes.
Soldado (una suerte de infante de marina), 15 pesos mensuales.

A propuesta del capitán de cada nave de guerra se nombraba al único Maestre que actuaba en el barco como administrador. Teniendo en cuenta su responsabilidad sobre víveres, utensilios, pertrechos, etc., debía empozar una fianza que respaldara el empleo de todos esos valores que se embarcaban por cuenta del Fisco.

Cabe subrayar que —a tenor de las "Noticias Secretas de América", de Ulloa y Juan— el conjunto de tripulantes *se componía de toda clase de gente*, esto sería decir: de *blancos, mestizos, indios y aun negros.*

Añadían los citados informantes que siendo abundante la marinería procedente de puertos costeños, sobresalían los de Colán por su calidad; también los de Valparaíso siguiéndolos, así como los de Chiloé y el Callao. Lo dicho demuestra *la incorporación de elementos humanos nuestros en una marina que, desde sus comienzos, se pensó dotar exclusivamente con personal español.*

Pero aquel absurdo monopolio que se tuvo en mente, por razones obvias no pudo seguir llevándose a cabo en su integridad. Consideramos que —pese a los muchos precedentes habidos hasta la época que se examina— fue a partir del siglo XVIII que se aumentó la contribución humana de estas tierras de América para dotar la Escuadra Virreinal. Sin embargo, habían ya existido casos aislados aun en el alto mando naval. Recordemos si no el del Almirante D. Lorenzo de Heredia en 1594, quien secundó valerosa y eficazmente al General de la Armada D. Beltrán de Castro y de la Cueva para capturar al inglés Richard Hawkins. Como sabemos, Heredia fue un "hijodalgo nacido en la ciudad de Huánuco"[7].

De otro lado Jorge Juan y Antonio de Ulloa reconocieron en su vasto y meditado informe que si bien la tripulación del Perú era a veces descuidada y no tan disciplinada como la peninsular, tenía mucha presencia de ánimo para arrojarse al peligro con intrepidez..., y se podía esperar que en un combate hicieran un destacado papel.

LA ESCUADRA DURANTE EL VIRREY DE SUPERUNDA

D. José Manso de Velasco, Conde de Superunda, quien acababa de desempeñarse como Presidente de la Real Audiencia de Chile, fue la persona designada para hacerse cargo del Virreinato del Perú como sucesor del Marqués de Villagarcía. Asumió el poder el 12 de julio de 1745.

Durante su extenso período —que sobrepasó la década y media— la fatalidad siguió azotando a la colonia en forma terrible y sin tregua.

Pese al estado de latencia del peligro inglés el de Superunda no contaba sino con dos barcos utilizables: las fragatas *Esmeralda* y *San Fermín.* Hallándose absorbido por las calamidades que caracterizaron su gobierno como uno de los más desafortunados, poca o ninguna atención puso en incrementar y reforzar la Escuadra Virreinal. Sin embargo, y ante la noticia de probables incursiones inglesas, la aumentó con un buque de registro debidamente artillado. De la península le llegaron otros dos navíos de guerra: el *Castilla* y el *Europa,* que hubieron de permanecer en el Callao como destacados por cosa de año y medio poco más o menos.

Tal vez acogiendo la sugerencia que tan atinadamente habían hecho a su antecesor los Tenientes de Navío D. Antonio de Ulloa y D. Jorge Juan, el Conde de Superunda —aprovechando la mastilería y otros materiales de la vieja *Esmeralda* que se desguazó— ordenó la construcción en Guayaquil de otro barco más pequeño pero fuertemente armado con 60 cañones. Afortunadamente durante su largo período de gobierno, que tuvo que dedicar en gran parte a reconstrucciones como más adelante se verá, no se presentó amenaza alguna por vía marítima ni tampoco los temidos ingleses pretendieron seguir hostilizando al Virreinato del Perú.

SISMOS, CALAMIDADES Y LABOR RECONSTRUCTIVA

Renglón aparte se merecen las impredecibles dificultades que el de Superunda tuvo que afrontar a lo largo de los 16 años de su mandato, desde que, como natural consecuencia, tales hechos le obligaron a dedicar su máximos esfuerzos para superar los daños ocurridos.

Entre las principales calamidades que acosaron a tan desafortunado Virrey registraremos aquí las más notables: el horrendo terremoto del 28 de octubre de 1746 en Lima y Callao, con la subsiguiente invasión del mar sobre el puerto; los dos voraces incendios que destruyeron Panamá en el istmo y el archivo oficial que se guardaba en la casa del Marqués de Salinas; los fuertes movimientos sísmicos habidos en Trujillo, Quito, Concepción y Latacunga; la epidemia de viruelas en la sierra y ceja de selva y, entre otros lamentables episodios ocurridos en su época, el desbordamiento y la inundación que produjeron las aguas del río Santa en Ancash.

En lo que se refiere al siniestro de octubre de 1746, apuntó el historiador peruano Valega algunos datos interesantes. Fueron sus palabras:

"Los prolegómenos del último siniestro —1746— a juzgar por las crónicas de la época, fueron perceptibles desde varios días antes. El 7 de octubre, el marino Félix Goicochea, navegando, en su buque, a la isla de San Lorenzo, observó el Callao envuelto en exhalaciones ígneas: gases, seguramente, del supuesto volcán submarino de las Hormigas. El alcaide de la prisión, en la misma isla, Manuel Romero, hace notar a los penados, desde sus celdas que manda abrir, "Deshacerse en pavesas el Callao". Y se refiere, también que "se oían, bajo la tierra, como rugidos de buey, unas veces, y otras, como disparos de artillería...

Se celebraba, en el Callao, el día 28, la fiesta de los apóstoles Simón y Judas Tadeo; y, a las 10 y media de la noche, comienza el fenómeno, con un brusco sacudimiento de tierra. En tres minutos se ha producido el derrumbamiento de la mayoría de los edificios. El mar se retira, como consecuencia de la apertura de grietas abismales en el fondo del océano; pero, luego se precipita sobre la población, arrastrando 19 de los 23 buques surtos en la rada, y destruyendo los muros que quedaban en pie.

De los 8.400 habitantes que contaba el Callao, sólo sobrevivieron doscientos, testigos horrorizados de los 220 sacudimientos de tierra que se produjeron en el lapso de diez días"[8].

Tales catástrofes como las arriba citadas tan brevemente, absorbieron la acción virreinal en el sentido de reedificar las ciudades destruidas y luego arrasadas por las aguas (tanto en el caso del Callao como en el de pueblos y villorrios ancashinos). De ahí —añadió el historiador citado *ut supra*— el condado de Superunda (sobre las olas).

Durante el gobierno de este Virrey no faltaron tampoco las sublevaciones. Las indiadas de Canta y Huarochirí indignadas por el abusivo trato de los corregidores, se levantaron en 1749 contra el poder virreinal. Los cabecillas fueron apresados y ejecutados. También se dio en Lima la llamada Conspiración de Amancaes el mismo año. Cogidos los principales por la delación del espía virreinal Jorge Gobea, se ahorcó a seis de ellos en la Plaza de Armas limeña el día 22 de julio. Otros menos importantes fueron desterrados a Chagres, Juan Fernández y hasta Ceuta.

Entre los sucesos destacables cabe recordar que el 1º de agosto de 1747 se puso la primera piedra e inició la construcción de la fortaleza del "Real Felipe" en el Callao; se fundó Bellavista el mismo año; fue suprimida la Audiencia de Panamá; apareció el cometa Newton y se efectuó otro censo de la población limeña, contabilizándose un total de 54,000 habitantes.

Antes de que cesara el de Superunda la Corona nombró al Virrey que lo sucedería: D. Manuel de Amat y Junyent.

El 28 de octubre de 1761 —a los quince días de haber entregado el cargo a su sucesor— el Conde de Superunda se embarcó

en el Callao para irse a España sin que la mala suerte le abandonase.

Durante la travesía por la Mar del Norte, y cuando ya había dejado atrás el istmo panameño, su barco hizo escala en La Habana días antes de que dicho puerto fuese bloqueado e intimado a la rendición por la escuadra inglesa al mando del almirante Pocok.

Luego de dos meses de sitio el gobernador habanero, D. Juan de Prado, reunió un Consejo de Guerra para que se pronunciara acerca de la actitud que debía tomarse. Teniendo en cuenta la alta jerarquía del ex Virrey Manso de Velasco, quien también había sido durante diez años Capitán General de Chile, la presidencia recayó en su persona por obvias razones militares.

Tras continuado debate en el que se escucharon todas las opiniones de sus miembros realizándose una minuciosa apreciación de la situación imperante, se tomó la resolución de rendir la plaza a los ingleses y esta inevitable medida tuvo que ser aprobada por el Conde de Superunda.

A la postre y cuando nuestro ex Virrey arribó a España, se le inició un sonado juicio en el que se habló hasta de aplicarle la pena de muerte. El Conde de Aranda, quien presidía el Consejo de Guerra que le juzgó —y que estaba formado por 7 altos jefes del Ejército y la Armada— fue muy severo contra Superunda que a la sazón contaba con 77 años de edad.

Finalmente el Rey Carlos III, con fecha 4 de marzo de 1765, resolvió lo siguiente sobre el caso: "Al Conde de Superunda, vocal y presidente de la junta de guerra [se refería a la de La Habana], suspensión por 10 años de sus empleos militares, destierro a 40 leguas de la Corte por igual tiempo y resarcimiento de daños y perjuicios...".

Habiéndose retirado a Granada en Andalucía, donde parece que se dedicó a maestro de escuela para sostenerse, el Conde de Superunda falleció dos años más tarde, el 5 de enero de 1767 según noticias llegadas posteriormente a Lima[9].

AMAT Y JUNYENT: SU DINAMISMO EN ASUNTOS NAVALES

D. Manuel de Amat y Junyent, ex presidente de la Real Audiencia de Chile, entró a Lima el 12 de octubre de 1761 y el 21 de diciembre se realizó la ceremonia pública de su asunción al gobierno virreinal. Amat ostentaba también el rango militar de Teniente General de los Reales Ejércitos, siendo caballero de las Ordenes de San Genaro y San Juan así como Gentilhombre de Cámara del Rey.

Hombre de guerra y dotado de un espíritu organizador extraordinario, este Virrey —catalán de origen— anunció en Lima el 3 de noviembre de 1762 y con la máxima solemnidad, la declaratoria de guerra formulada por España contra Portugal e Inglaterra.

De inmediato y con una dimensión nacional, el de Amat se dedicó a fortalecer las defensas de su virreinato y a exigir colaboraciones pecuniarias a todo aquellos que podían prestárselas. Entusiasta y dinámico, creó una pugna entre nobles ricos y acaudalados colonos, incluyendo a comerciantes pudientes, procurando sicológicamente que tal rivalidad llegase no solamente a armar tropas sin desmedro de las arcas reales, sino también a conformar regimientos de aristócratas y plebeyos dispuestos a militar por una causa común.

Así pues fue como pudo reorganizar y fortalecer la escuadra, dotar al Callao de poderosas defensas y preparar a los puertos del litoral para el rechazo de cualquier amenaza. También fundó la Escuela de Artillería, construyó fábricas de pólvora e hizo fundir nuevos cañones en previsión de cualquier ataque contrario.

Fuera de todo lo apuntado, y justamente cuando terminaba el mandato de su predecesor en 1761, merced a las gestiones que había iniciado este último, arribó al Callao la fragata de guerra *La Hermiona,* barco que vino al primer puerto desde España para reforzar nuestra escuadra. Además se contaba con el *San Fermín* y pronto llegó de Guayaquil el *San José* (motejado también como *El Peruano*) barco que era, como ya se ha apuntado líneas arriba, el mismo que mandó construir a fines de su mandato el Conde de Superunda aprovechando parte de los materiales de la desguazada *Esmeralda.*

Como consecuencia de las gestiones llevadas a cabo por el Virrey Amat ante la Corona, mediante la Real Orden del 21 de octubre de 1768 se envió al barco *El septentrión* para reemplazar a *El Peruano* que era más pequeño e inferior en artillería; al año siguiente arribó también el *San Lorenzo.* Luego vinieron *El Astuto* y la fragata *Liebre* para mejorar nuestra escuadra. Posteriormente el dinámico Virrey Amat incrementóla a su vez mediante la anexión de una urca modificada: *Nuestra Señora de Monserrat* (cuya epónima fue la Virgen Patrona de su natal Cataluña), así como la fragata *Santa María Magdalena* que en sus tiempos recibió el mote de *Aguila.*

Habiéndose preparado con la máxima prontitud y esmero para hacer frente al peligro anglo-portugués, robusteciendo su escuadra y fortificando los principales puertos del litoral mediante el envío de materiales, armas y dinero, la tan temida amenaza no llegó a presentarse durante su mandato.

En cambio, y sin lugar a dudas de donde menos se esperaba, surgió del seno mismo de las fuerzas navales que con tanta dedicación había formado una insubordinación imprevista.

Y ella ocurrió en cuatro de los barcos virreinales: el *San Lorenzo, La Liebre, El Septentrión* y *El Astuto.* Habiéndose recibido la orden de que retornaran a España en enero de 1772, el Virrey mandó que se abonasen las pagas de las tripulaciones hasta octubre del año anterior inclusive, con cargo a que la Contaduría de Cádiz les satisficiera el débito restante a su llegada a la península. Como muchos se sintieron vulnerados en su economía por tal orden —alegando los más atrevidos que los haberes debían ser parejos tanto en tierra como en navegación— y negándose a recibir su ajuste, las tripulaciones hicieron causa común y se agruparon a proa, en los castillos de cada uno de los barcos arriba mencionados.

Avisado el Virrey por los capitanes que le enteraron del motín y de lo peligroso que sería navegar hasta Europa con gente tan descontenta, se trasladó personalmente al Callao ordenando que se aplicaran los castigos de reglamento. Como tal medida no resultó eficaz procedió a concertar un sumario Consejo de Guerra a bordo del *Septentrión,* llegándose a fallar en el sentido de que se debía diezmar a las tripulaciones culpables y ajusticiar, in situ, a los que resultasen signados por el destino o su mala fortuna. Izando la bandera de la justicia en un mástil, el de Amat procediendo con drástica energía debeló el movimiento haciendo ahorcar y fusilar a 11 y condenando a presidio a 34, luego de haber afirmado previamente su rigurosa decisión con siete cañonazos disparados por la fortaleza chalaca[10].

EL GOBIERNO DE AMAT: OBRAS PRINCIPALES

El progreso de Lima, y del Perú en general, fue ostensible durante el mandato de Amat y Junyent y el orden se impuso en todos los renglones del vasto territorio bajo su gobierno. Fue un Virrey emprendedor, hábil y honrado, pese a que sus enemigos le acusaban de ser libertino y avariento (lo primero, a causa de sus devaneos un tanto seniles con Micaela Villegas, "La Perricholi"; lo segundo, debido al estricto control económico ejercido sobre las muchísimas obras que llevó a cabo). El Juicio de Residencia que se le siguió fue muy sonado, pero no llegó a demostrar el enriquecimiento ilícito que sus detractores aseguraban.

Amat hizo construir la iglesia de "Las Nazarenas" con su peculio. Moralizó el orden público haciendo casigar, hasta con la horca, a asesinos y ladrones. Dictó numerosísimas leyes —no menos de 3,826 según los anales de Aranda— abarcando con ellas la re-



El Virrey del Perú, D. Manuel Amat y Junyent. (Archivo: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

gulación necesaria en diversos aspectos de la vida colonial, y, siempre en apretada síntesis, fue el gobernante que tuvo que cumplir la difícil tarea de hacer efectivo el Real Decreto del 27 de febrero de 1767, documento que fuera firmado por el monarca D. Carlos III ordenando la expulsión de los jesuitas "de España e Indias, Islas Filipinas y demás adyacentes".

De otro lado mediante una sabia y prudente administración, incrementó notablemente el renglón económico del Virreinato del Perú, a raíz de haberse descubierto las famosas minas de Hualgáyoc allá por el año de 1772.

El de Amat y Junyent también se preocupó de evitar que tanto ingleses como franceses efectuaran "asentamientos" en territorios insulares, desde que más tarde podrían revertirse en colonias, y estas, de acuerdo con su juicio personal, debían más bien convertirse en dominios españoles.

Para lograr su objetivo envió expediciones navales con tal objeto al archipiélago de Chiloé, a la isla de Davis (actualmente isla de Pascua), a la de San Carlos, Tahití, etc., renovando de esta manera los afanes de D. Alvaro de Mendaña de Negra y del Piloto Mayor Fernández de Quirós durante sus viajes a la Melanesia. También hizo lo mismo con las Malvinas. Durante dichos viajes los marinos españoles bautizaron con el nombre de Amat a la isla que los ingleses nominaban Saint George.

EL REAL FELIPE: LA FORTALEZA DEL CALLAO

Como ya se ha apuntado en líneas anteriores, en el año de 1747 y bajo el gobierno del Conde de Superunda se inició la construcción de la nueva fortaleza chalaca, poniéndose la primera piedra al baluarte de Santiago con todas las ceremonias acostumbradas para el caso. Ya el 16 de enero del citado año, a las 7 de la mañana, el propio Virrey había abierto las primeras zanjas para los cimientos del nuevo pentágono —diseñado por D. Luis Godin, Cosmógrafo Mayor de estos reinos —sobre el *área del arruinado Presidio del Callao* según la descripción de Llano y Zapata. A la fortaleza en mención se le dio el nombre de "Real Felipe" para honrar la memoria del Rey Felipe V, cuya muerte ocurrida en julio de 1746 recién se supo en Lima durante el mes de febrero del año siguiente.

Así el 1º de agosto de 1747 y al ponerse la primera piedra en el baluarte de Santiago que mira al mar, dentro de una caja se depositaron toda suerte de monedas selladas con el nombre del nuevo monarca, D. Fernando VI, colocándosele encima una lámina de plata con la inscripción siguiente:[11].

D. O. M.

REINANDO LA MAGESTAD DEL Sr. D. FERNANDO VI. GOBERNANDO ESTOS REINOS EL EXCMO. SEÑOR D. JOSE MANSO DE VELASCO.

SE PUSO LA PRIMERA PIEDRA A ESTA MURALLA DE LA NUEVA CIUDADELA DEL CALLAO.

A 1º DE AGOSTO DE 1747

O. H. et. G.

De esta manera fue que su antecesor el de Superunda, siguiendo los planes de Godin, había comenzado a construir la fortaleza del "Real Felipe" alcanzando sólo a fabricar el cerco, el foso, la capilla, cuarteles, almacenes, atarazanas y una maestranza para fabricar cureñas; aseguró su apariencia bélica —en lo referente al aspecto disuasivo— con 188 cañones de bronce y 124 de hierro, desenterrados en su mayor parte de las ruinas dejadas por el funesto terremoto del 28 de octubre del año anterior[12].

El sucesor del Conde de Superunda, D. Manuel Amat y Junyent, ante las amenazas latentes de probables ataques por mar a nuestro primer puerto —recordemos que Inglaterra y Portugal hallábanse en guerra contra España— fuera de reforzar las defensas de Valdivia dotó al Callao de la magnífica fortaleza que hasta hogaño subsiste, continuando hasta casi su terminación el "Real Felipe" gracias a su ahinco y perseverancia.

En efecto el de Amat hizo levantar terraplenes que circundaban los muros exteriores y poseían algo más de 9 varas de anchura, agregando en todo el perímetro una fuerte y sólida muralla de protección.

Asimismo hizo construir media docena de rampas para subir y acondicionar la artillería a los parapetos, y en todos éstos, mandó fabricar pañoles de pólvora debidamente reforzados y a prueba de bombas.

Igualmente extendió su obra constructiva dentro de toda la fortaleza haciendo cómodos cuarteles para los defensores de la plaza, almacenes para víveres, municiones y otros pertrechos. Hizo levantar un hospital amplio para heridos y enfermos, terminó la erección de la capilla que encontró iniciada, dio mayor altura a la contraescarpa y ejecutó varias obras más de marcada necesidad.

Entre estas últimas debe considerarse la traída y conducción interna de agua amén de los pozos para su conservación y reno-

vación cada cierto tiempo, desde que el subsuelo propio del lugar en que se halla emplazada la fortaleza sólo tiene afluencias de agua salobre.

También en los baluartes del Rey y la Reina —que son los principales mirando al mar— emplazó 24 cañones en cada uno de los hermosos torreones que hizo construir para dominar el puerto, dotándolos igualmente de almacenes para pólvora, munición y aun de pozos, proveyéndolos también de habitalidad para las tropas que los servirían.

De esta manera pudo el de Amat dotar al Callao de poderosas defensas, reorganizando a la vez la Escuadra Virreinal y tomando toda clase de providencias contra la amenaza anglo-lusitana. Felizmente ésta no llegó a concretarse durante su mandato.

El gobierno de Amat fue sumamente provechoso para el Perú, empero no faltaron detractores que llevaron sus infamantes acusaciones hasta la península originando a la postre —como ya se ha apuntado anteriormente— un ruidoso Juicio de Residencia que tampoco logró su finalidad de enlodar la reputación del Virrey catalán.

Habiendo recibido el correspondiente aviso de relevo, el 17 de julio de 1776 el de Amat entregó el mando a su sucesor, D. Manuel de Guirior, quien había venido ejerciendo el Virreinato de Nueva Granada antes de venir al Perú.

El ex gobernante permaneció aún en Lima hasta el 3 de noviembre del ya citado año, embarcándose para España a bordo de *El Peruano*. Es interesante anotar que al retirarse del mando la riqueza que poseía Amat era ingente; algunos historiadores o biógrafos han pensado que ella era consecuencia de la acumulación de los crecidos sueldos percibidos durante su extenso período; otros, que tal fortuna delataba su personalidad venal y avarienta, sumamente aficionada a recibir dádivas crecidas y valiosos regalos...

Pese a estas opiniones la sentencia del Juicio de Residencia que se pronunció el 11 de julio de 1778 absolvió al ex Virrey, tal como lo registraron posteriormente D. Vicente Rodríguez Casado y D. Florentino Pérez Embid, autores ambos de la *Introducción a la Memoria de Amat* impresa en Sevilla en 1947.

De regreso a España Amat y Junyent se retiró a vivir en las cercanías de Barcelona, lejos de su entrañable Micaela Villegas que permaneció en el Perú hasta que, esperando en vano, abandonó las bambalinas del teatro y vistiendo el hábito de las conversas se enclaustró en la vida conventual.

Su senil ex amante vivió en la península hasta avanzada edad, habiendo contraído matrimonio —cuando contaba ochenta años— con una sobrina suya bastante joven.

Amat había dejado en Lima..., "un hijo de la Villegas, Don Manuelito, de quien cuidaba la abuela materna"[13].

GUIRIOR: PATRULLAJES NAVALES Y MATRICULAS

El 17 de julio de 1776 y procedente de Nueva Granada asumió el poder, como Virrey del Perú, D. Manuel de Guirior, Teniente General de los Ejércitos Reales, Caballero de la Orden de San Juan y Gentilhombre de Cámara de Su Majestad.

La labor naval de Guirior fue, dentro de las limitaciones económicas impuestas por la Corona a través de su Real Orden del 24 de enero de 1778, proficiente y atinada además de laudable.

El estado de guerra contra Inglaterra especialmente —que significaba un peligro latente para las colonias españolas en el Nuevo Continente, reavivado desde el 25 de setiembre del año 1779— constituyó sin duda un acicate, que sirvió de catalizador para acelerar todos sus esfuerzos en tal sentido[14].

Si bien actuó el nuevo Virrey en base a la escuadra heredada de su antecesor el de Amat y Junyent, también la dotó de otros dos barcos mercantes armados en guerra (por haber sido construidos dichos buques para cubrir esta eventualidad); ellos fueron el paquebote La *Merceditas* y la goleta *La Primera.* Con estos efectivos puestos bajo el mando directo del Capitán de Fragata, D. José Uribe, hizo ejecutar patrullajes de reconocimiento frente al extenso litoral de su virreinato primero hacia el norte y hasta Guatemala, para luego de diversas comisiones que cumplieron en dicho intervalo, extenderlos sobre las aguas sureñas y prolongarlos más allá del archipiélago de Chiloé.

Afortunadamente para el gobernante —durante su mandato que duró aproximadamente cuatro años— no se concretó el peligro inglés tan esperado y temido.

El de Guirior efectuó también una excelente labor organizativa y censal, implantando la nueva Ordenanza de Arsenales (que vinieron a conocerse como tales, y ya no como Almacenes, a raíz de la Real Orden del 8 de febrero de 1777), matriculando a la gente de mar tal como se hacía en España.

Dicho esfuerzo significó un importante paso hacia la conformación estable de plantas orgánicas que integrarían la marina estatal. Es preciso nuevamente recordar que, en épocas anteriores y solamente cuando el peligro era manifiesto, el recurso más empleado había sido contratar tripulaciones improvisadas, para después licenciarlas al finalizar la comisión que habíaseles encomendado.

En cambio a partir del censo y matrículas hechos por el de Guirior se registró un total de 1,396 hombres (que cubrían a bordo diversas especialidades), contándose a 138 indios entre todos los registrados como gente de mar.

"...los indígenas eran buenos marineros —apuntó Mendiburu— y daban ejemplo en su voluntario desempeño"[15].

PRECAUCIONES DEFENSIVAS DE GUIRIOR

Como por Real Orden del 18 de mayo de 1779 se había mandado proclamar en el Perú la guerra contra la Gran Bretaña —y esto se cumplió por bando del 25 de setiembre del mismo año— el Virrey gobernante no sólo se contrajo a reforzar la escuadra de que disponía, sino que expidió diversas órdenes a las autoridades litorales para que ejecutaran los preparativos de defensa en un caso dado.

El de Guirior dispuso el alistamiento militar en todo el virreinato, designando también diversos parajes para que en ellos se efectuaran los correspondientes ejercicios. El 21 de febrero de 1780 expidió un permiso general para que se pudieran armar buques en corso con la finalidad de hostilizar al comercio inglés. Se abasteció a la escuadra de cuanto necesitaba, poniéndose esta vez el conjunto de buques bajo la jefatura naval de D. Antonio Vacaro. Se armó debidamente la fragata mejicana *Favorita,* haciéndosele zarpar para San Blas al mando de D. Francisco de la Bodega y Cuadra. Se activó la fabricación de pólvora, enviándose regulares cantidades de ella a Panamá (cosa de dos mil quintales). Se mandaron cañones y amunicionamiento a Chiloé, Valdivia, Talcahuano y aun a Guayaquil —sin pertenecer al Perú— enviándose también, dentro del litoral peruano y a todos los puertos más expuestos, fusiles, pólvora y pertrechos, haciéndolo de modo especial con Arica.

A raíz de la declaratoria de guerra la atención de Guirior se concentró especialmente sobre el Callao: mejoró sus defensas construyendo dos fuertes y baterias exteriores situados en lugares aledaños al "Real Felipe" (para cruzar fuegos y defender las playas contra desembarcos), fabricó cureñas y fundió cañones de bronce y morteros en Bellavista, disponiendo igualmente que diversos barcos mercantes se armasen y permanecieran en sus fondeaderos chalacos, para coadyuvar en la defensa de la población en caso de un probable ataque inglés.

Afortunadamente todas estas precauciones que tomó el dinámico Virrey Guirior —fuera de muchas otras que renunciamos a consignar obligados por la síntesis historiográfica de esta obra— no llegaron a verse amenazadas por el peligro esperado. Los ataques británicos que tanto se temían tampoco se concretaron durante su prevenido gobierno.

Entre otros acontecimientos importantes ocurridos en el período que nos ocupa en 1777 se firmó el tratado de San Ildefonso,

documento internacional que delimitaba las posesiones españolas y las portuguesas en Sudamérica; también acaeció la reconstitución del Virreinato de Buenos Aires en 1776; de otro lado hubo que lamentar la insurrección indígena de Pasco y Junín provocada por las nuevas tributaciones impuestas a los indígenas por el Superintendente, D. José de Areche (en Lambayeque, Huaraz, Huancavelica, Moquegua, Arica y Arequipa), con su secuela de numerosos incendios así como la masacre de diversas autoridades civiles del virreinato.

El Virrey de Guirior, supeditado a Areche en lo referente a autoridad sobre asuntos financieros, resultó incapacitado para hacer entrar en razón al implacable superintendente. A consecuencia del descontento que hizo presa en la masa popular, dos mil arequipeños armados sostuvieron un sangriento combate en las planicies de Santa Marta con las tropas virreinales, extendiéndose el movimiento hasta el Cusco y desembocando en el ahorcameinto de siete de sus cabecillas. Las iras indígenas se agravaban y pronto desembocarían en un mucho más vasto movimiento reivindicacionista: el de Túpac Amaru (José Gabriel Condorcanqui, cacique de Tungasuca).

Acusado el Virrey de Guirior ante la Corte y por el propio Visitador Areche, quien mezclando asuntos del servicio con calumnias y detracciones lo signó como culpable de las sangrientas revueltas andinas, tuvo que hacer frente en Lima tanto al Juicio de Residencia como a una causa secreta que se le formó a raíz de su destitución hecha desde España y motivada por las siniestras imposturas de Areche.

Habiendo salido plenamente absuelto en el Perú, el 21 de julio de 1780 entregó el mando a su sucesor, D. Agustín de Jáuregui y Aldecoa, embarcándose para la península el 7 de octubre. Una vez en España su proceso se substanció en el Consejo de Indias merced a la acusadora inquina de Areche. Nueve años más tarde, en 1789, el ya fallecido Marqués de Guirior —que se le otorgó tal título nobiliario— fue rehabilitado en todo sentido por el propio Rey, D. Carlos III[16].

EL MAR: MANIFIESTA PREOCUPACION DE JAUREGUI

El 21 de julio de 1780 entró en Lima el nuevo Virrey del Perú, D. Agustín de Jáuregui y Aldecoa, quien acababa de dejar el gobierno de Chile y fue nombrado para relevar al destituido D. Manuel de Guirior. El de Jáuregui era Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos y caballero de la Orden de Santiago, por lo que hizo su entrada ostentando sobre el pecho el rojo bordado cruciforme de esta venerable corporación cuya luenga vida se remontaba hasta



El Virrey del Perú, D. Manuel de Guirior. (Archivo: Museo Naval del Perú).

los remotos tiempos de Fernando II de León, quien la fundó allá por el siglo XII.

Tal como el de Jáuregui apuntó en su Memoria de Gobierno, existiendo noticias recientes acerca de que una flota inglesa bajo el mando del Almirante Hugues se proponía incursionar en el Pacífico, su inicial preocupación se concentró en reforzar la escuadra en Talcahuano, resguardar las costas del Perú y Chile, a la par de enviar diferentes elementos de guerra a los distintos puertos principalmente amenazados, para que se hallasen en situación de enfrentar el anunciado peligro británico.

Reinaba por ese entonces en España D. Carlos III de Borbón, y teniendo en cuenta los apremios económicos por los que atravesaba el país a causa de los ingentes gastos que ocasionaba la guerra contra Portugal e Inglaterra, sus ministros se dedicaron principalmente a la tarea de perfeccionar las instituciones administrativas y fiscales de la monarquía, imitando al *despotismo ilustrado* tan en boga en aquellos tiempos en el continente europeo. Nuevas reglamentaciones y excesivos impuestos se sucedieron, alcanzando de manera especial a las colonias americanas y dando lugar a continuas agitaciones, protestas y descontentos, que comenzaron a esbozar los contornos —aún distantes— de una revolución que sobrevendría a la larga. Era la manifestación palpable del criollismo, étnicamente diferenciado del resto por su ascendencia española, pero que, a medida fue pasando el tiempo, se fue encarnando también en la masa indígena hasta llegar a justificar formidables levantamientos contra el abuso hispano levantando así la bandera indiana contra la metrópoli.

"Se llamará *aztequismo* en México; *incaismo* —escribió el historiador Pereyra— en una gran parte de la América del Sur, comprendiendo alguna vez la República Argentina..."[17].

Ante este esbozo panorámico y brevísimo, tanto del peligro inglés que podría concretarse a través del mar cuanto de la agitación interna cuya eclosión resultaba aún dudosa y comenzaba a auscultarse recién, el de Jáuregui vivió tres años de zozobra hasta que se firmaron las segundas paces con los británicos en 1783.

Durante este intervalo —y como a su juicio poseía un interés prioritario el aspecto naval— el Virrey procuró apresuradamente un reforzamiento de su escuadra. Contando así con los barcos ya existentes y añadiéndoles los que alcanzara a fletar para dicho fin, a la postre sus efectivos navales quedaron integrados como se indica: los navíos *El Peruano,* el *San Pedro de Alcántara,* el *Santiago de Galicia* y el *América;* la fragata *Santa Paula,* la goleta *Princesa de Aragón,* la urca *Nuestra Señora de Monserrat* y el *Aquiles.*

Todos los buques citados estuvieron bajo el mando del General de la Armada, D. Antonio Vacaro, quien venía actuando como

tal desde el gobierno anterior del Virrey Guirior. Este personaje dio muchas dificultades a D. Agustín de Jáuregui; casi todas ellas aduciendo diversos aspectos de carácter técnico que a la luz de la historia aparecen como exagerados. Sus razones, que eran generalmente de poco peso, pero que él en su calidad de marino profesional presentaba y exponía como si fuesen irrefutables, hallábanse influenciadas indudablemente por el personal deseo de evitar que sus dotaciones y barcos no resultaran sometidos a las búsquedas infructuosas ni a las prolongadas e inútiles esperas (muy frecuentes en aquella época), con las consiguientes mortificaciones para el comando de la escuadra, tanto por hallarse alejados de su puerto base y desprovistos de facilidades logísticas cuanto por el desasosiego y descontento que producían en las tripulaciones, mellando así su necesaria disciplina.

Pese a las dificultades que arriba sintetizamos el Virrey de Jáuregui supo mantener sus decisiones más importantes, incluyendo la de otorgar y renovar (lo había hecho también su antecesor) el 21 de febrero de 1781, un permiso general para que pudiesen armarse en corso barcos mercantes españoles con el fin de hostilizar a los británicos en el Pacífico.

Durante el período de su gobierno los gastos que se hicieron para alistar la escuadra alcanzaron la crecida suma de 2,317.391 pesos, incluyendo la fundición de cañones debidamente aprobados y que alcanzaron sólo 49 piezas en total, desde que a la postre una disposición real ordenó suspender todo trabajo para fundir artillería.

También, por Real Orden, la escuadra debía permanecer con base en Talcahuano en espera de novedades e instrucciones. Pese a ello las instancias del General de la Armada Vacaro menudearon ante el Virrey, ya pidiendo reparaciones, ya carenas de algunas de las unidades bajo su mando con el objeto de conseguir el retorno de la armada al Callao. El de Jáuregui mantuvo con firmeza su autoridad durante largo tiempo, negando al jefe de la escuadra la venida de ésta al primer puerto peruano, desde que comprendía la futilidad de sus pretextos fuera de considerar la importancia de la ubicación estratégica de sus naves en tan bien escogido paraje, próximo al cono austral de Sudamérica y al obligado pasaje de los ingleses si éstos trataban de incursionar en el Pacífico.

Finalmente Vacaro volvió a insistir alegando que no respondería de los males acarreados por su prolongada estancia en Talcahuano, a lo cual respondió el Virrey que no estando dentro de sus facultades el variar de propósito [cumplía una orden real], el retorno al Callao debía ser discutido y recomendado por una Junta o Consejo de capitanes y segundos. En consecuencia, habiéndose reunido éstos llegaron a la resolución de regresar al Callao y así lo comunicaron al de Jáuregui.

En el informe que éste último rindió a su sucesor al dejar el gobierno indicó que afortunadamente tal recomendación se aprobó justamente al llegar la noticia de que se había firmado la paz con Inglaterra en 1783.

Un año más tarde y como se precisara enviar a Cádiz diversos tributos, caudales y otros productos del virreinato, recién al finalizar el mes de marzo quedaron listos para zarpar los navíos *San Pedro de Alcántara, El Peruano* y la fragata *Santa Paula.* El retraso habido entre el 15 de febrero que ordenó el virrey y la salida, se debió a pretextos por demás fútiles, como que los impedimentos y retardos llegaron hasta el extremo de solicitar nuevas vasijas para la aguada de los barcos, con el fin de renovar la que poseían un tanto deteriorada por el uso durante la estadía en Talcahuano[19].

Si bien el tiempo cubrió las exigencias de Vacaro con un viso de razón —desde que la prolongada espera de la escuadra fue inútil y la amenaza inglesa no se concretó— nos parece que, engreído por su experiencia como marino y por considerar que su grado dentro de la armada tornaba casi imprescindibles sus servicios al mando de los buques, exageró sumamente las atribuciones propias de su cargo y ejerció una labor estéril oponiendo tantas dificultades al Virrey. De otro lado el de Jáuregui anduvo con suma prudencia en sus tratos con aquel General de la Armada, mostrándose paciente pero firme, sin llegar a extremos como hubiesen sido su destitución y reemplazo, teniendo siempre en cuenta lo delicado de la situación y el peligro que habíase creado ante la probable incursión del Almirante Hugues en las aguas del Pacífico.

Dentro de sus esfuerzos en el campo naval también debemos apuntar la preocupación de Jáuregui por la Escuela Náutica, poniendo a sus alumnos bajo la dirección de D. Jacinto de Iriarte y mejorándola en lo que pudo materialmente, merced también a la colaboración de éste último quien era un destacado y competente profesional de reconocida calidad.

JAUREGUI ANTE LA GENUINA INSURGENCIA DE TUPAC AMARU

Mucho mayor hubiese sido la preocupación que por los asuntos navales demostró el Virrey de quien tratamos, de no haber ocurrido durante su mandato y puesto en gravísimo peligro su autoridad colonial la más grave y elocuente revolución indígena contra el poder español que recuerdan los tiempos: aquella que protagonizó José Gabriel Condorcanqui, cacique de Tungasuca en la provincia cusqueña de Tinta, movimiento independentista genuino de trascendente significado en la Historia del Perú, cuya chispa de

insurrección fue encendida por las crueles atrocidades que cometía sin escrúpulos el siniestro Corregidor, D. Antonio Arriaga, sádico personaje que con su vituperable conducta desató una ola de sangre, ruinas y muertes, después de haber pagado con su propia vida tanto desafuero.

La revolución precursora de José Gabriel Condorcanqui, quien era un rico arriero educado en el colegio de San Bernardo del Cusco y cacique de Tungasuca como ya se ha apuntado, fue además de un abierto desafío al poder español, un programa independentista liderado y evocativo. Su jefe era un indígena de alto rango, manifiesta cultura e indiscutible carisma como conductor de hombres de su propia raza. La evocación histórica que le sirvió de bandera para autenticar los ideales de su insurgencia y legitimarla, fue sin duda la de adoptar el nombre de *Túpac Amaru*, como propio, desde que este último personaje había sido el inca que hizo degollar en la Plaza Mayor del Cusco el sádico Virrey D. Francisco de Toledo —allá por el mes de setiembre de 1572— tras de un proceso por demás injusto, incoado a raíz de la muerte del misionero español Fray Diego Ortiz ocurrida en Vilcabamba.

Acerca de la decapitación de Túpac Amaru I Inca, hermano de Tito Cussi Yupanqui y nieto de Huayna Capac, la opinión pública acusó al Virrey Toledo de inhumano. El mismo Rey de España, Felipe II se la echó en rostro muchos años después —apuntó el historiador Lorente— diciéndole secamente la primera vez que volvió a presentarse en la Corte: "Idos á vuestra casa, que yo no os envié al Perú para matar reyes, sino para servir á reyes"[20].

La sublevación de Condorcanqui ocurrida en 1780 puso en gravísimo riesgo al poder hispano en el Perú. Habiéndose ajusticiado al malvado corregidor D. Antonio Arriaga así como a los de Chumbivilcas y Llata, la insurrección llegó por un lado hasta el Bajo Perú (Audiencia de Charcas), y por el otro, a Tucumán en Argentina.

Atacadas sus tropas por más de 15,000 hombres, José Gabriel Condorcanqui fue vencido, apresado y condenado a la más horrible de las muertes: ser descuartizado por cuatro caballos después de obligársele a contemplar el martirio y las ejecuciones de sus familiares y seguidores, mientras permanecía atado a un poste en la misma Plaza Mayor del Cuzco.

El viernes 18 de mayo de 1781 se ejecutó la terrible sentencia que llevaba la firma del propio D. José Antonio de Areche, como Alto Comisionado del Virrey del Perú para debelar y liquidar la revolución de Túpac Amaru (Condorcanqui).

Al margen del principal cometido de esta obra —cuyo fin debe circunscribirse a los aspectos navales peruanos— el autor, estimando la importancia histórica de tan horrible acontecimiento cuya univalencia y reflejabilidad resultan indiscutibles, extracta,

en nota al calce, algunos párrafos del documento que en tal oportunidad elevó el Notario Real al Cabildo de la ciudad del Cusco (A.).

(A.).—"...después de haber cercado la plaza con las milicias de esta ciudad del Cuzco que tenían sus rejones y algunas bocas de fuego, y cercado la horca de cuatro caras con el cuerpo de mulatos y Huamanguinos; arreglados todos con fusiles y bayonetas caladas, salieron de la Compañía nueve sujetos que fueron los siguientes: —José Verdejo, Andrés Castelo, un zambo, Antonio Oblitas (que fue el verdugo que ahorcó al general Arriaga), Antonio Bastidas, Francisco Túpac-Amaru, Tomasa Condemaita cacica de Acos, Hipólito Túpac-Amaru, hijo del traidor, Micaela Bastidas, su mujer, y el insurgente José Gabriel. Todos salieron a un tiempo, y uno tras otro venían con sus grillos y esposas, metidos en unos zurrones, de estos en que se trae yerba del Paraguay, y arrastrados a la cola de un caballo aparejado. Acompañados de los sacerdotes que los auxiliaban, y custodiados de la correspondiente guardia, llegaron todos al pie de la horca, y se les dieron por medio de dos verdugos las siguientes muertes: ...A Verdejo, Castelo y a Bastidas se les ahorcó llanamente: a Francisco Túpac-Amaru, tío del insurgente, y a su hijo Hipólito se les cortó la lengua antes de arrojarlos de la escalera de la horca: a la india Condemaita se le dio garrote en un tabladillo, que estaba dispuesto con torno de fierro que a este fin se había hecho, y que jamás habíamos visto por acá: habiendo visto el indio y su mujer con sus ojos ejecutar estos suplicios hasta con su hijo Hipólito, que fue el último que subió a la horca. Luego subió la india Micaela al tablado, donde asimismo a presencia del marido, se le cortó la lengua, y se le dio garrote, en que padeció infinito porque, teniendo el pescuezo muy delicado no podía el torno ahogarla, y fue menester que los verdugos, echándole lazos al pescuezo, tirando de una y otra parte, y dándole patadas en el estómago y pechos, la acabasen de matar. Cerró la función el rebelde José Gabriel, a quien se le sacó a media plaza: Allí le cortó la lengua el verdugo, y despojado de los grillos y esposas, lo pusieron en el suelo: atáronle a las manos y pies cuatro lazos, y asidos éstos a la cincha de cuatro caballos, tiraban cuatro mestizos a cuatro distintas partes: —espectáculo que jamás se había visto en esta ciudad. No sé si porque los caballos no fuesen muy fuertes, o el indio en realidad fuese de fierro, no pudieron absolutamente dividirlo, después que durante un largo rato lo tuvieron tironeando, de modo que lo tenían en el aire, en un estado que parecía una araña. Tanto que el Visitador (se refiere a Areche), movido de compasión porque no padeciese más ese infeliz despachó de la compañía (desde donde dirigía la ejecución) una orden, mandando le cortase el verdugo la cabeza, como se ejecutó. Después se condujo el cuerpo debajo de la horca, donde le sacaron los brazos y los pies.

Esto mismo se ejecutó con las mujeres, y a los demás se les sacaron las cabezas para dirigirlas a diversos pueblos. Los cuerpos del indio y su

El cruel sadismo de que hicieron gala las autoridades españolas durante las ejecuciones de José Gabriel Condorcanqui y los suyos, no puede ser disculpado ante la historia por las creencias y procedimientos de la época. Si horribles fueron los martirios físicos sufridos antes de morir, la inhumana crueldad de sus verdugos los superó largamente. Padre y madre, impotentes, atados y padeciendo lo indecible, tuvieron obligadamente que contemplar el suplicio de su propio hijo, de sus parientes y seguidores, como mudos espectadores de aquel sangriento festín que se les dio como regalo previo a sus propias y dilatadas agonías. A todo aquello débese añadir la inmensa pena que adicionalmente tuvo que hacer presa de Túpac Amaru II, al verificar la insólita crueldad con que ejecutaron a su mujer, Micaela Bastidas, dándole un fracasado garrote para terminar ultimándola a patadas feroces, dirigidas a sus pechos y al estómago en un trágico diluvio de golpes asesinos.

Habiendo resultado imposible de ejecutar el desmembramiento de José Gabriel Condorcanqui mediante la tracción caballar que se tenía en mente, Areche mandó darle muerte decapitándolo. Luego se le descuartizaría con arma blanca, para incinerar más tarde sus restos y arrojarlos al aire o al río.

Uno de sus más esclarecidos biógrafos consignó textualmente a este respecto: "Por el fracaso del descuartizamiento de Túpac Amaru, Areche hizo responsable al corregidor de la ciudad, a quien mandó detener"[21].

---

mujer se llevaron a Picchu, donde estaba formada una hoguera, en la que fueron arrojados y reducidos a cenizas, las que se arrojaron al aire y al riachuelo que por allí corre. De este modo acabaron José Gabriel Túpac-Amaru y Micaela Bastidas, cuya soberbia y arrogancia llegó a tanto, que se nominaron Reyes del Perú, Quito, Tucumán y otras partes, hasta incluir el gran Paititi, con locuras a este tono".

"Este día concurrió un crecido número de gente, pero nadie gritó, ni levantó una voz: muchos hicieron reparo, y yo entre ellos, de que entre tanto concurso no se veían indios á lo menos en el trage mismo que ellos usan, y si hubo algunos, estarían disfrazados con capas o ponchos. Suceden algunas cosas que parece que el diablo las trama y dispone, para confirmar á estos indios en sus abusos, agüeros y supersticiones. Dígolo porque, habiendo hecho un tiempo muy seco, y días muy serenos, aquel amaneció tan toldado, que no se le vió la cara al sol, amenazando por todas partes á llover; y á hora de las 12, en que estaban los caballos estirando al indio, se levantó un fuerte refregón de viento, y tras este un aguacero, que hizo que toda la gente, y aún las guardias se retirasen á toda prisa. Esto ha sido causa de que los indios se hayan puesto á decir, que el cielo y los elementos sintieron la muerte del Inca, que los españoles inhumanos é impíos estaban matando con tanta crueldad"[23].

Si bien la revolución de Túpac Amaru no fue en realidad ambiciosa, porque se redujo en su esencia a tratar de lograr la abolición de las mitas, la clausura de los obrajes y la prohibición de los repartimientos, "el primer acto político del caudillo fue la aprehensión de don Antonio Arriaga, corregidor de Tinta, a quien ejecutó en Tungasuca con un aparato que podía recordar el suplicio de Túpac Amaru, dos siglos antes"[22].

Sin embargo, y como acontecimiento histórico, sostenemos que resultó univalente porque su genuino mérito indigenista aún perdura hogaño y su nombre se invoca todavía después de otros dos siglos de su martirio, como evocación epónima de diferentes movimientos reivindicacionistas ocurridos en Sudamérica (este libro se escribe en 1980, cuando aún se hallan frescos algunos hechos acaecidos en Uruguay recientemente). Respecto de su reflejabilidad histórica, diremos que para suavizar las causales que originaron la revolución de Condorcanqui en el Virreinato del Perú tuvo que cambiarse el sistema político provincial y los corregimientos se reemplazaron con las intendencias, dividiéndose estas últimas en partidos. También se reformó la policía colonial.

En el Perú de hoy, las irisadas facetas de aquel movimiento libertario siguen reflejándose todavía en variados instantes de la vida política nacional.

El autor cree que es oportuno mencionar aquí, como uno más de los orígenes del movimiento libertario que se incubaba, el elocuente y extraordinario discurso pronunciado en 1781 en la Universidad Mayor de San Marcos, llamado *"Elogio a Jáuregui"*, por el eminente hombre peruano de Letras, don José Baquíjano y Carrillo, quien con una valentía que llamó a todos la atención, hizo al flamante Virrey Jáuregui un velado anuncio en el sentido de que la situación en la colonia era ya insoportable por los crecientes abusos de los conquistadores y que en consecuencia era de esperarse que continuara cundiendo el justo deseo de libertad de los peruanos.

La Intendencia de Tarma fue la primera que estableció el virrey de Jáuregui, nombrando como Intendente a D. José María de Gálvez. Más tarde vendrían las de Lima, Cuzco, Huamanga, Huancavelica, Arequipa y Trujillo. Dichas Intendencias —que se aumentaron después— contaron inicialmente con 52 Partidos.

El 6 de abril de 1784 el de Jáuregui fue relevado por su sucesor, el Teniente General D. Teodoro de Croix, quien recibió de su antecesor un virreinato sangrientamente pacificado y en camino de volver a la calma que tanto se requería.

Uno de sus primeros actos oficiales fue el de asistir a la iglesia de Santo Domingo, acompañando los restos mortales del Virrey de Jáuregui quien había fallecido súbitamente apenas entregó el

mando. Sus funerales fueron escasos de pompa y boato. Se dijo que debido a la extremada pobreza en que murió.

También se cree que su inesperado deceso ocurrió por haber ingerido cerezas envenenadas, como posible "venganza indiana"[24].

Notas al Capítulo XII

1. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú.* Barcelona, 1966. T. IV, p. 196.
2. BARROS ARANA, Diego... *Historia General de Chile.* Santiago, 1886. Parte V, cap. VII, p. 107.
3. PEREYRA, Carlos... *Breve Historia de América.* México, D.F., 1958, pp. 322-323.
4. JUAN JORGE y Ulloa, Antonio de... *Noticias Secretas de América.* Londres, 1826, p. 181.
5. Ibídem.
6. GIURATO, Salvatore... *Perú Milenario.* Lima, 1947. T. II, p. 512.
7. LIZARRAGA, Reginaldo de... *Descripción breve de toda la Tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile.* París, 1938. Biblioteca Cultura Peruana. *Los Cronistas de Convento.* T. IV, p. 190.
8. VALEGA, José M.... *El Virreinato del Perú.* Lima, 1939, p. 88, not. (2).
9. LA GACETA DE LIMA, Nº 29. Ed. del 26 de marzo al 31 de julio, 1767.
10. AMAT Y JUNYENT, Manuel de... *Memoria de Gobierno.* Sevilla, 1947. Parte IV, cap. 9. Ed. Rodríguez Casado y Pérez Embid. Vide: VARGAS, UGARTE. Op. cit., p. 293. VALEGA, José M. Op. cit., p. 91 (existe discrepancia entre el número de tripulantes ejecutados).
11. ARRUZ, Darío... *El Callao en la Epoca del Coloniaje.* Callao, 1904, p. 46. Vide: LLANO Y ZAPATA, José Eusebio... *Memorias historiográficas... de la América Meridional.* Cádiz, 1764.
12. Ibídem, p. 47.
13. VALEGA, José M.... Op. cit., p. 102.
14. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú.* Lima, 1933. T. VI, p. 169 (fecha en que se proclamó por Bando en el Perú, la guerra contra Inglaterra).
15. Ibídem, pp. 171-172 (censo de la gente de mar).

16. Ibídem, p. 178.
17. PEREYRA, Carlos... Op. cit., pp. 323-324.
18. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., p. 359.
19. Ibídem, p. 357.
20. LORENTE, Sebastián... *Historia del Perú bajo la Dinastía Austriaca*, 1542-1698. Lima, 1863, p. 304.
21. LEWIN, Boleslao... *Túpac Amaru, el Rebelde*. Buenos Aires, 1943, p. 245.
22. PEREYRA, Carlos... Op. cit., p. 326.
23. PEREYRA, Carlos... Op. cit., pp. 244-245.
24. VALEGA, José M.... Op. cit., p. 105.

Capítulo XIII

Aprestos Navales de los últimos Virreyes del Perú. Los Navíos de Registro. Abascal ante Nuestro Desafío Independentista. El corso Español contra sus ex Colonias. Ataques Corsarios argentinos de Brown y Bouchard contra el Callao y Guayaquil (1815-1816)

EL VIRREY DE CROIX Y SUS PREOCUPACIONES SOBRE POLVORAS

Teniente General de los Reales Ejércitos y Caballero de la Orden Teutónica, D. Teodoro de Croix llegó a Lima el 4 de abril de 1784, recibiendo el poder 48 horas después de manos de su antecesor, el de Jáuregui y Aldecoa.

Los ingentes gastos en que había incurrido el virreinato para combatir las precedentes sublevaciones indígenas acabadas de suceder, unidos a los que aún debían hacerse para evitar la ocurrencia de otras nuevas, obligaron al flamante Virrey a reorganizar tanto la parte política como la administrativa de su extensa gobernación.

Como militar de origen y teniendo en cuenta las experiencias habidas, una de sus primeras preocupaciones se orientó hacia la fabricación y ubicación de la pólvora, tanto en lo relativo a su calidad y cantidad cuanto al peligro referente a la arriesgada situación de sus depósitos.

"La pólvora ha ocupado no poco las atenciones de mi Gobierno" escribiría más tarde en su Relación, añadiendo las principales causas que le impulsaron a revisar con prioridad tal renglón: "Su fábrica por cuenta del Rey, que aún no se ha podido conseguir: la naturaleza de la que se elabora para el uso de las armas en la crecida cantidad de once mil quintales, que desde el Gobierno del Exmo. señor Don Manuel de Guirior se consideraron de necesario repuesto: la fábrica de almacenes extramuros de esta ciudad, para preservarla de un casual incendio... y finalmente la situación

de la pólvora fuera del Cuzco para salvar el riesgo de aquella ciudad y calmar el terror y espanto con que se halla su vecindario, han sido objeto de mis cuidados..."[1].

En tratándose de Lima la pólvora hallábase depositada en un almacén mandado construir por el Virrey Amat y Junyent, en uno de los extremos de la ciudad y casi a sotavento de la población. El de Croix dispuso que se trasladara a media legua, en extramuros y siempre del lado en que se iba el viento, con el fin de extraer su peligrosa ubicación del centro urbano.

En lo referente al Cusco, expuesto a tormentas y rayos de aquellas perturbaciones eléctricas, la Junta de Aplicaciones —en desatinada medida— había dispuesto que unos 100 quintales de pólvora se almacenaran en la sacristía de la catedral. El clero, como era natural, hizo ver al gobernante su inmensa y fundada preocupación. Pese a las oposiciones del Comandante de Artillería de la plaza y a los alegatos que tuvieron lugar en el sentido de que, por Ordenanza del Comandante de las Armas, el conocimiento y disposición de la pólvora y municiones resultaba asunto privativo del fuero militar, finalmente triunfó la opinión virreinal y los almacenes fueron levantados por el Comandante de Ingenieros, D. Vicente de Vera, en una llanura situada entre la ciudad y la parroquia de San Sebastián y que distaba una legua por la parte de sotavento.

Otras realizaciones urgentes de este Virrey, aunque no tan inmediatas, fueron las políticas y administrativas que hubo de implementar dentro del territorio de su gobernación.

MEDIDAS POLITICAS Y ADMINISTRATIVAS

Como ya se ha apuntado anteriormente, los Ayuntamientos habían tenido que ser reemplazados por una red de Intendencias Administrativas, procurándose con esta nueva organización un mayor dinamismo y eficiencia en las labores correspondientes a sus jurisdicciones. Ya se ha dicho que las hubo de primera intención en Lima y Cusco, siguiéndolas las de Arequipa, Trujillo, Huamanga, Huancavelica y Tarma.

Otras importantes realizaciones fueron la de un Tribunal de Minería, la institución de la Audiencia del Cusco, la repoblación de los valles de Acobamba y Vítor, la fundación —también en Arequipa— de una Casa de Huérfanos, y, de otro lado, la creación de diversas medidas restrictivas en materia económica que pronto dieron sus frutos: las importaciones comerciales alcanzaron los 36,000.000 de pesos, elevándose las exportaciones a la suma considerable de 42,000.000 en la misma moneda. También se descubrió durante el gobierno del de Croix la riquísima mina de plata

de "Santa Rosa" (después llamada "Nuestra Señora de Tarapacá"), iniciándose los correspondientes trabajos para su explotación.

Las anteriores cifras acusaron un notable mejoramiento económico del Virreinato del Perú sin duda alguna. Si nos referimos al estimado general que consigna el historiador mejicano Pereyra en una de sus obras, bien se podían establecer comparaciones en ayuda del lector; fueron sus palabras:

"El cuadro general del comercio en los últimos años del siglo XVIII y en los primeros del siguiente nos muestra que los países americanos dependientes de la corona de España importaban por valor de *sesenta millones de pesos* anuales, y que saldaban estas adquisiciones con productos agrícolas y mineros".

Después de efectuar algunas consideraciones de carácter panorámico, expuso un cuadro comparativo de las exportaciones. En él las sumas que más interesan —referidas a los dos centros principales, Méjico y el Perú— son las que a continuación se registran:

PAISES	*Productos* *Agrícolas*	*Mineros*
Virreinato de la Nueva España y Capitanía General de Guatemala	9.000,000	25.500,000
Virreinato del Perú [Nueva Castilla] y Capitanía General de Chile	4.060,000	8.000,000

"Había, pues, evidente exageración en los cálculos de las cifras del contrabando, que algunos —continuó escribiendo— elevaban del modo más absurdo, sin tener en cuenta los límites de rendimiento de la producción minera, que no pasaba de *cuarenta y cinco millones.*

El barón de Humboldt estima que en los últimos años de paz el comercio del contrabando no se elevaba a más del veinticinco por ciento de la importación"[2].

Por aquella época (el sistema nuevo venía practicándose desde el 16 de octubre de 1765), se hallaban ya habilitados más puertos españoles para comerciar con América; ya no eran solamente Sevilla y Cádiz los hegemónicos, sino también Barcelona, Santander, la Coruña, Gijón, Alicante, Cartagena y Málaga. Se habían ampliado inclusive las franquicias y ellas alcanzaban al Perú.

Existían cuatro *avisos* anuales para Tierra Firme, y, en el intervalo entre sus arribos, los *navíos de registro* se multiplicaban día a día (puesto que durante el siglo XVIII se levantó el monopolio estatal español) suprimiéndose así prácticamente la antigua amenaza pirateseca o corsaria, desde que la diferente cronología de sus zarpes y la incontable variedad de sus distintas rutas, dificultaba

enormemente el merodeo y la depredación a través de la vastedad de los mares.

Sin embargo las llaves estratégicas de ingreso al Pacífico en la extremidad del cono austral sudamericano, como Magallanes, Le Maire o el Cabo de Hornos, siempre mantuvieron abierta la posibilidad de muy disminuidos peligros.

ALGUNAS PALABRAS ACERCA DE LOS NAVIOS DE REGISTRO

Apenas instaurada la Dinastía de los Borbones al comenzar el siglo XVIII, se vio obligada a conceder a Inglaterra el *navío de registro*, con lo cual el problema de las relaciones comerciales interoceánicas entre España y sus colonias empezó a plantearse en el terreno de la libertad, tan contrario al desprestigiado y estulto monopolio que hasta entonces había mantenido la metrópoli.

Más tarde, en 1733, los Tenientes de Navío D. Antonio de Ulloa y D. Jorge Juan informaron al Marqués de la Ensenada en sus "Noticias secretas de América", que la única posibilidad de evitar el contrabando —francés e inglés principalmente— estribaba en la supresión del sistema monopólico, y de consiguiente, la de las Flotas de Galeones que traían hasta el Nuevo Continente y en forma exclusiva el íntegro de bienes de consumo y artículos suntuarios que las colonias debían importar.

Dicho informe fue estudiándose y perfeccionándose: había que abastecer a los mercados de ultramar con artículos y bienes más baratos. Era necesario suprimir las conocidas rutas hacia América y las del tornaviaje consiguiente, por lo expuestas a los ataques, abordajes y depredaciones de corsarios y piratas al acecho.

Pero el comercio ilícito seguía proliferando. A raíz de la Paz de Utrecht firmada en 1713 se había concedido a los ingleses el llamado *navío de permiso*, y con él, las pingües ganancias de un contrabando legalizado. No era un sólo barco en realidad el que mercaba; eran varios los que trasbordaban sus mercaderías al que legalmente se hallaba autorizado, lo que se traducía en un gran contentamiento para comerciantes y burgueses compradores que obtenían enormes ingresos al revender tales especies. Tan visible competencia hizo pensar a la Corona de España en establecer una máxima liberalidad comercial, tanto para buques mercantes como para puertos exportadores de la península. Por ello y como ya se ha apuntado líneas arriba, se multiplicarían los de España como se hizo. Igual medida se tomó en América para Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad.

Así también —y en lo referente a nuestro país— en 1774 se permitió la libertad de comercio entre el Perú, Méjico, Nueva Granada y Guatemala, ampliándose tal permiso dos años más tarde

a Buenos Aires y Chile, lo que presuponía el uso de la ruta magallánica por ser más corta que el pasaje contorneando el Cabo de Hornos y sus peligrosos mares.

Pero, sin duda alguna, el documento más importante referido al revolucionario cambio total de la política económica del siglo que examinamos, fue el Real Decreto del 2 de febrero de 1778 que ampliaba el comercio con América, extendiendo los limitados alcances de su similar expedido el 16 de octubre de 1765 y abrazando francamente la libertad comercial.

Con él desaparecieron definitivamente los viejos e inoperantes sistemas de las flotas que mantuvieron los Austrias —y habían proseguido los Borbones durante unos 40 años— para dar paso a las libres derrotas de navegación, y, de consiguiente, a los que vinieron a conocerse en el lenguaje marinero como *navíos de registro.*

Esta medida fue muy bien acogida en forma general. Los comerciantes "pedían la oportuna autorización y una vez abierto el registro, bien por su propia cuenta, bien varios mercantes asociados entre sí, o aprovechando la salida de una armada, se hacían a la mar"[3].

De esta manera, levantado el monopolio estatal español durante la segunda mitad del siglo XVIII, en el caso particular del Virrey de Croix el gobierno que ejercía quedó sumamente aliviado en sus quehaceres navales y de defensa de puertos y ciudades, ya que la proliferación de las diversas rutas que empezaron a seguir los *navíos de registro* alejaron, hasta suprimirla en la práctica, la antigua amenaza piratesca y el flajelo que ella había constituido para el Virreinato del Perú no solamente por la circunstancia arriba expresada, sino por la diversidad de las fechas de zarpe y llegada de las naves transportadoras de distintas cargas, efectos o caudales.

RECONOCIMIENTOS NAVALES E INCURSIONES PROHIBIDAS

Don Teodoro de Croix dispuso por aquellos tiempos que se efectuara un reconocimiento del archipiélago de Chiloé y abras aledañas, encomendando dicha tarea al Primer Piloto de la Real Armada y Alférez de Fragata de la misma, D. José de Moraleda. Tal expedición se llevó a cabo en el navío *Nuestra Señora de los Dolores* entre los años de 1786 a 1790.

De otro lado diversos barcos mercantes norteamericanos comenzaron a incursionar en nuestras aguas con fines de pesca y caza de ballenas. Tal fue el caso de la fragata *Columbia* al mando del capitán John Hendrick y del pailebote *Washington* que navegaba con ella en conserva, buques que recalaron en la isla Juan Fernández en 1788 solicitando hacer aguada, maderas y otros auxilios, dado que la fragata "Bostonesa" [así llamada por el de Croix en

su Relación del Gobierno] hallábase muy deteriorada en su arboladura principalmente.

El Gobernador de la isla brindóles hospitalidad y las cosas que necesitaban, contraviniendo así disposiciones reales que estaban en plena vigencia (A). En efecto, la Real Cédula del 25 de noviembre de 1692 le obligaba a poner bajo arresto a las dotaciones, facultándole a tratar como enemiga a cualesquier nave que surcara el Pacífico —ya fuese aliada o enemiga de la Corona de España— si es que no poseía licencia oficialmente concedida[4].

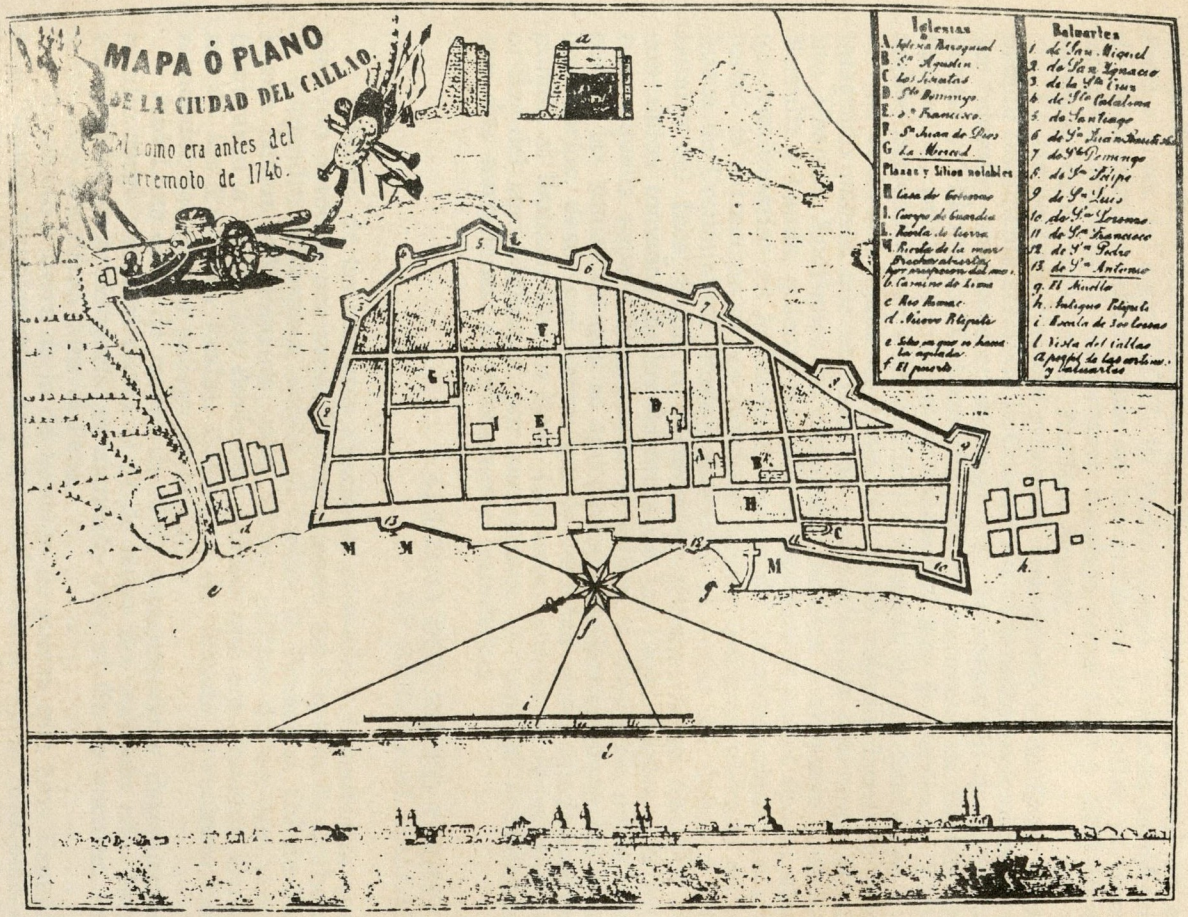
Incursiones como la anterior —que motivó los reproches y advertencias del Virrey a las autoridades, recordándoles las órdenes reales vigentes desde el 25 de noviembre de 1692— trajeron consigo la necesidad de practicar nuevos reconocimientos insulares con el fin de oponerse a cualquier otra incursión de naves foráneas que pudieran devenir en futuros asentamientos. Tal fue el caso de la expedición del navío *San Pablo* a las islas San Félix y de la Mocha. Al respecto apuntó de Croix en su Relación de Gobierno: "...se presentó Don Juan Miguel de Castañeda, dueño del navío *San Pablo,* haciendo generosa oblación de él para el reconocimiento de la Isla, sin costo alguno de la Real Hacienda, obligándose en servicio de S.M. á costear los oficiales y tropa que este Gobierno comisionase para la expedición"[5].

Habiéndosele proporcionado municiones y pólvora para los 34 cañones que montaba su barco así como algunos utensilios que requería para hacerse a la mar y cumplir su cometido, el Virrey nombró al Alférez de Fragata D. Antonio Casulo en calidad de comisionado naval a bordo del *San Pablo,* dándole sus instrucciones resumidas en 8 capítulos que variaban desde el reconocimiento y demarcación de las islas, hasta el estudio de su orografía, botánica, zoología, agua potable insular, pesca existente y condiciones generales para el establecimiento de colonos. También se le encargó el estudio de caletas, corrientes, fondeaderos abrigados, etc., así como la averiguación de posibles refugios de cazadores de ballenas, incluyendo "el disimulo y el arte con que debe manejarse en caso de encontrar alguna embarcación extrangera... Se verificó la expedición en 6 de Junio de 789" (sic)[6].

De otro lado la relativa ausencia de preocupaciones sobre amenazas piráticas o corsarias que hubo por aquellas épocas —debida a la liberalización del comercio marítimo decretada por la Coro-

---

(A).—Hogaño (1980) ésta resulta una referencia primigenia sobre la Soberanía Marítima y la Zona Económica Exclusiva de los países costeros, recientemente hechas realidad en las conferencias mundiales acerca del Nuevo Derecho Marítimo internacional fijándolas hasta las 200 millas.



El Callao a mediados del siglo XVIII (Archivo: Museo Naval del Perú).

na de España— contribuyó a fortalecer la industria naval en el Perú a fines del siglo XVIII. El Padre Cappa, profundo estudioso de tales asuntos, afirmó que en los astilleros del Callao se construyeron fragatas de importante tonelaje entre 1780 y 1790 para viajes de exploración en el Pacífico Norte[7].

En las postrimerías del gobierno que ejerció el de Croix y habiendo finalmente atendido la Corona sus reiteradas peticiones para ser relevado, nombróse en su lugar a D. Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín. Gobernaron por ese entonces en España D. Carlos IV, primero, y luego su sucesor el Rey D. Fernando VIII, ambos pertenecientes a la decadente Dinastía de los Borbones.

El de Croix dejaba en Lima un círculo cultural bastante bien integrado puesto que se rodeó de personalidades que como Hipólito Unanue, Rodríguez de Mendoza, Dávalos y el poeta andaluz Terralla y Landa, quienes no sólo se destacaron en su época, sino que continuarían en la historia. Dentro del renglón económico autorizó la extracción de un fabuloso tesoro indígena ubicado en la huaca de Urcumimuni (Puno), atribuido al Señor del Collao y tributario del Inca. Según el historiador peruano Jorge Basadre — con datos tomados de los Asientos de las Cajas Reales— la fortuna aquella superó largamente el millón y medio de pesos, sin contar las sumas de que se apropiaron clandestinamente los concesionarios, desde que parece que la cantidad antes citada correspondió al llamado Quinto Real. Las excavaciones se detuvieron a orillas del lago Chilimani, por encontrarse el "tapado" colindando con dos murallones completamente inundados.

LLEGADA DEL NUEVO VIRREY: SU ARRIBO AL CALLAO

A bordo de las corbetas españolas *Atrevida* y *Descubierta* que vinieron desde la península bajo el mando del Capitán de Corbeta D. Alejandro Malaspina, arribó al Callao D. Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín, otro Virrey militar de los que acostumbraron a enviar los Borbones, puesto que era Teniente General de los Ejércitos Reales, Consejero de Estado y reciente Comendador del puerto gallego de Marín.

Pisó Lima el 25 de marzo de 1790, comenzando a desempeñar su alto cargo virreinal recién el 17 de mayo del indicado año. Seis anualidades se prolongaría su mandato que, al fin de cuentas, resultó muy fructífero para el Perú.

En efecto y fuera de la declaración de guerra que hizo España a la Francia Napoleónica, tuvo que enfrentarse —y lo hizo bien— a las nuevas ideas que invadían nuestro ambiente a raíz de la Revolución Francesa, a las destrucciones causadas por lluvias torrenciales en la costa peruana, a los terribles daños que sufrió Lima

tras la explosión de su polvorín y a innumerables controversias entre el poder civil y el eclesiástico.

No obstante aquel cúmulo de fuertes inconvenientes que le fustigaron durante su mandato, efectuó un nuevo censo de nuestra capital [52,666 habitantes en una totalidad de 3,941 viviendas, fuera de 1,876 hombres enrolados en el servicio militar]. También se realizó una estimación total de la población civil —en la que, excluyendo a Puno— se estableció una cifra de 1.076,122 personas aproximadamente.

En su tiempo aparecieron tres publicaciones muy importantes: el "Mercurio Peruano", el "Diario Erudito y Económico" y la "Gaceta de Lima". Entre las obras de fuste que se inauguraron durante su mandato merecen citarse, de manera especial, el Hospital de San Andrés y su valioso anexo: el Anfiteatro Anatómico.

SINTESIS DE SU LABOR NAVAL

El de Taboada Lemus supo también distinguirse dentro del aspecto naval, propiciando tanto la necesaria preparación de nuestros jóvenes marinos cuanto los reconocimientos y expediciones de carácter científico.

En lo referente al primero de los renglones arriba citados, instituyó en Lima la Escuela Náutica y organizó oficialmente su funcionamiento como tal. Respecto de esta Academia —que constituyó sin duda el más positivo de sus aciertos— podemos anotar que su primer Director, el Capitán de Fragata D. Agustín Mendoza y Arguedas (moqueguano de origen), tuvo como inmediato colaborador al segundo Piloto de la Armada, D. Andrés Baleato, logrando ambos, con sus esfuerzos y dedicación al estudio y al trabajo, que dicho centro de estudios adquiriese una merecida reputación dentro y fuera del país.

El Rey don Carlos III en fecha 1º de noviembre de 1791 y poco antes de fallecer, había firmado en San Lorenzo de El Escorial una Real Orden creando una escuela de pilotos, que, a la postre, fue llamada "Academia Real de Náutica de Lima" o simplemente "Academia Náutica de Lima" como figura en diferentes fuentes históricas. El texto consideraba también la formación de una Capitanía de Puerto en el Callao.

Así fue que dando cumplimiento a tal disposición real, abordóse la tarea de preparar alumnos para convertirlos en pilotines, y, adicionalmente, graduar pilotos con el suficiente bagaje profesional como tales y garantizar sus futuros desempeños en los buques que los requiriesen. Desde 1794 comenzó a funcionar dicha institución en el mismo edificio del Palacio de Gobierno, dotándola de una excelente biblioteca más conocida con el nombre de "Depósito Hidrográfico", desde que el Virrey de Taboada Lemus

ordenó también que en ella se efectuara trabajos de hidrografía, navegación, cartas náuticas y confección de derroteros. Al respecto y aquilatando el progreso que este paso significaba para el Perú, en su Memoria de Gobierno —y refiriéndose en conjunto tanto a la Academia Náutica cuanto al Anfiteatro de Anatomía— el de Taboada consignó la siguiente opinión. Fueron sus palabras:

"...esta obra y la del establecimiento de la Academia Náutica, que también dejo erigida, serán dos monumentos de la utilidad y la permanencia, quedándome la gloria de haver contribuido al beneficio de la salud de sus moradores y en provecho de los que exercitan la náutica en estos países"[8].

Comenzando el siguiente siglo, entre 1804 y 1821, el número de alumnos de la Academia Náutica de Lima tuvo diferentes fluctuaciones. En 1811, por ejemplo, se registraron 26. En cambio, durante los años que antecedieron a la Proclamación de la Independencia del Perú sólo existieron 9, dotación que parece indicar los mínimos efectivos habidos en sus aulas. José Boterín, Esteban Salmón, Manuel García, José Gregorio Paredes, Damián Alzamora, Juan Elcorrobarrutia, Manuel de la Haza, Manuel Sauri, Juan [illegible] doy, Manuel Loro, José Gabriel Palacios, Tomás Ríos, Pedro Vásquez de Velasco y José María Arriola, fueron discípulos de la Academia en tiempo precursor de la Independencia[9].

En lo pertinente a los trabajos de hidrografía y navegación que se realizaban en la Academia —y más precisamente en el "Depósito Hidrográfico"— anotó el historiador naval Rosendo Melo: "Los capitanes y pilotos estaban obligados á avisar los errores que se notasen en las cartas; los bajos y sondas que se descubriesen... y las situaciones de las costas..., con el fin de mejorar dichas cartas y derroteros"[10].

En el mandato del Virrey de Taboada Lemus, muy afortunadamente por cierto, el gobernante no tuvo que enfrentarse a amenazas corsarias o piráticas como ocurrió con muchos de sus antesores: la libertad de comercio y el sistema de buques de registro que imperaron en su época resultaron sus mejores garantías.

Gracias a esta tranquilidad de que pudo gozar organizó y llevó a cabo una expedición por mar al archipiélago de Chonos, para reconocer, explorar e informar acerca de unas 45 islas mayores, que junto con alrededor de 1.000 islotes poco importantes, conforman el mencionado agrupamiento insular al sur de Chiloé. De otro lado y casi al comenzar su gobierno, las corbetas *Atrevida y Descubierta* bajo el mando del Capitán de Corbeta D. Alejandro Malaspina (a bordo de las cuales vino de España el Virrey con su séquito), efectuaron importantísimos estudios científicos y geográficos rectificando de paso la ubicación de las colonias españolas en América mediante el cálculo astronómico de sus coordenadas. Tal misión se prolongó hasta el año de 1794 con óptimos resultados,

enviándose a la península copiosos y valiosísimos informes una vez finalizada dicha labor.

El mandato del de Taboada Lemus terminó el 16 de junio de 1796, dejando a la posteridad una estela de activo progreso y tranquilidad general muy bien ganados.

LA AMPLITUD CULTURAL DEL VIRREY: UNA EPOCA DIFICIL

Las nuevas corrientes ideológicas que acababan de eclosionar en Europa, que impulsadas por los enciclopedistas derribaron tronos y sumieron principalmente a Francia en una ola incontenible de sangre, ya habían cristalizado también en América desde 1776 y en el Viejo Continente llegaron a su cúspide en 1789, con la trascendencia histórica mundial de la Revolución Francesa.

El avasallador ariete del derecho popular y el fulgor incontenible del liberalismo transpuso los Pirineos, contagió a España, y por obvias razones debidas a la comunicación marítima que ésta mantenía con sus colonias del Nuevo Continente, llegó hasta nuestros territorios con el furor de un vendabal.

En el Perú el Padre Diego Cisneros, fraile español gerónimo de avanzadas ideas, no titubeó en ilustrar a sus amigos más cercanos acerca de las teorías enciclopedistas.

El Virrey de Taboada Lemus pese a los límites que su función política le trazaba y ciñéndose a ellos, no se mostró renuente a la nueva orientación del pensamiento renovador tendente a abolir injusticias y darle más valor a la personalidad humana. De allí su consentimiento tácito a los escarceos periodísticos hechos por "Mercurio Peruano", "La Gaceta de Lima" y hasta el "Diario Erudito y Económico", que en su tiempo aparecieron y asombraron a muchos a través de audaces comentarios acerca de aquellas corrientes ideológicas que habían permanecido vedadas.

La personalidad señera de este Virrey fue pues amplia y comprensiva, no solamente por los hechos citados sino debido a que también se preocupó en fomentar la cultura profesional en diversos ámbitos del saber humano. Se citan como ejemplo, la creación del Anfiteatro Anatómico dentro del campo médico, así como el establecimiento de la Academia Náutica tan estrechamente relacionada con los trajines marineros.

Su labor dentro del renglón naval fue esforzada y en cierto modo constituyó un nuevo acicate para los futuros quehaceres virreinales en pro de la marina. Desde los tiempos del de Alba de Aliste, allá por el año de 1667 en que trajo a Ruiz Lozano de Méjico y le nombró Cosmógrafo Mayor del Virreinato del Perú, pasando a través de más de un siglo de relativa indiferencia, únicamente Amat y Junyent y D. Manuel de Guirior demostraron sus

preocupaciones al respecto en forma tangible. Especialmente el último de los nombrados, cuya labor ya ha sido examinada en páginas precedentes y conceptuada con el encomio que permite la extensión resumida de esta obra.

El de Taboada Lemus revivió la marcada necesidad de acentuar la preparación náutica en el Perú, y no contento con ello trasladó la correspondiente Academia al propio Palacio Virreinal, ampliando sus quehaceres de enseñanza a otros afines y sumamente útiles, como fueron los trabajos hidrográficos, las cartas de navegación y los derroteros, labores estas efectuadas por profesores y alumnos peruanos que contribuyeron a darle renombre.

Su activo y progresista gobierno terminó el 16 de junio de 1796. En unos pocos días entregó su alto cargo y el mando político a su sucesor recién venido de Chile, D. Ambrosio O'Higgins, embarcándose para España en donde renunció a toda actividad y honores, muriendo a la postre de avanzada edad.

EL VIRREY O'HIGGINS: SITUACION DE LA METROPOLI

Teniente General de los Reales Ejércitos, Marqués de Osorno y Barón de Ballenari, D. Ambrosio O'Higgins —quien acababa de desempeñarse como Presidente de la Real Audiencia en Chile— sucedió al de Taboada Lemus como Virrey del Perú arribando a Lima el 5 de junio de 1796 para gobernar nuestro país durante cuatro años, esto es decir, hasta el 18 de marzo de 1801 en que falleció.

La situación política de España por ese entonces habíase tornado poco menos que caótica, y más que nunca su reflejabilidad histórica alcanzaba a influenciar a sus colonias de América, sedientas de aprovechar tal circunstancia para buscar su independencia de la metrópoli.

Como ya se ha apuntado, reinando D. Carlos IV quien era un monarca débil de carácter e incapaz de oponerse a la dominante personalidad de su real consorte, Dña. María Luisa, en 1792 y por la decidida intervención de la Reina fue nombrado como Primer Ministro su favorito: D. Manuel Godoy. Este acababa de efectuar las campañas del Rosellón y Cataluña en 1793, con la colaboración de Portugal contra los revolucionarios francesas; habiendo entrado a la península las tropas napoleónicas que se apoderaron de Figueras, recién en 1795 se firmó la Paz de Basilea que si bien permitió a España recuperar ésta y otras plazas ya ocupadas por los invasores de Francia, la Corona Hispana vióse obligada a cederles la parte española de Santo Domingo.

En el año de 1798 —hallándose aún Portugal aliado con Inglaterra— Francia y España obligaron a dicho país a renunciar a la

mencionada alianza, y un ejército español invadió el territorio lusitano durante la llamada Guerra de las Naranjas, logrando la anexión de Olivenza a España.

Mientras tanto Napoleón exigía a Portugal la confiscación de los bienes ingleses y el cierre de sus puertos a los barcos británicos, tropezando con la negativa de Lisboa para tomar tal acción.

Transcurrido poco más de un lustro y después de agitadísimas situaciones internas, encontrándose Francia y España unidas por el Tratado de Fontainebleau, las fuerzas navales de ambas naciones en lucha contra Inglaterra sufrieron la grave derrota de Trafalgar el 20 de octubre de 1805, al enfrentarse a la Escuadra Británica que mandaba el Almirante inglés, Sir Horace Nelson. Los barcos aliados hallábanse bajo el mando del Vice-Almirante francés Pierre Charles de Villeneuve, quien fue tomado prisionero y liberado en 1806. Durante su viaje a París y al pasar por Rennes para entrevistarse con el Emperador Napoleón, se quitó la vida recurriendo al suicidio.

REFLEJABILIDAD HISTORICA EN EL PERU

Todos los acontecimientos tan escuetamente narrados en lo referente a la situación europea en general —y española, en particular— alcanzaron a tener un eco inevitable en nuestro país a la sazón gobernado por el Virrey O'Higgins. El Viejo Continente hallábase demasiado agitado para que en América se pensara sobre amenazas navales, andanzas corsarias o expediciones piratescas. Las ansias de libertad y cultura alcanzaron una manifiesta ebullición, inquietud que vino a traducirse en la institución de la innovadora sociedad "Amigos del país" —cuya epónima fue la creada en España por los vascos con idéntico nombre— que presidida en el Perú por D. Hipólito Unanue, llegó hasta influenciar con sus ideas al propio Virrey en ejercicio. Este, hombre rígido y puritano en todos sus actos, ordenó que se prohibiese la circulación de ciudadanos después de las 10 p.m., procediendo también a reorganizar el sistema policial.

La batalla naval de Trafalgar como acontecimiento histórico univalente, alcanzó una manifiesta reflejabilidad que, como ya se apuntó líneas arriba, repercutió fuertemente en América y avivó las corrientes independentistas surgidas durante la Epoca de la Ilustración y a través de las obras de los Enciclopedistas. En Trafalgar —acción naval ocurrida entre el 20-21 de octubre de 1805— fueron 27 barcos británicos los que vencieron a la Flota Aliada Franco-Española integrada por 33 unidades (18 francesas y 15 hispanas) en aguas cercanas al Cabo Trafalgar, en las costas de Andalucía y situado en la parte occidental del Estrecho de Gibraltar. Los aliados registraron alrededor de 6,000 bajas y los ingleses unas

3,000, habiendo sido capturados o destruidos 12 buques españoles y 9 franceses[11].

Muerto el Almirante inglés Nelson y capturado el Vice-Almirante francés Villeneuve, el mando de la deshecha flota aliada recayó en el General de Marina español, D. Carlos Gravina, quien también falleció a causa de las graves heridas recibidas.

Tanto los tremendos resultados de Trafalgar para la Escuadra Española cuanto la agitación política nacional de la península, y además la reinante entre las principales potencias navales de Europa, alejaron por un buen tiempo las amenazas corsarias o piratescas que habían venido fustigando al Virreinato del Perú. Por estas razones nuestro Virrey O'Higgins se contrajo —en asuntos marineros— más a ejercer una labor organizativa y administrativa que otra cosa.

LA ESCASA OBRA NAVAL DE O'HIGGINS

En 1797 y teniendo un año en el gobierno, creó en el Callao una Comandancia de Marina que debía estar a cargo de un Brigadier General [con cincuenta escudos mensuales de sueldo], personaje que debía relevarse simultáneamente con los virreyes[12].

"Al iniciarse el siglo, en 1800, es Comandante General de Marina don Tomás Ugarte y Liaño, Brigadier de la Real Armada. Esta función, que equivale más tarde al Comandante del Apostadero, la desempeña Ugarte por varios años, hasta 1804. Sus títulos son varios: Jefe de la Escuadra de la Real Armada, Comandante en Jefe de Marina, Presidente de la Junta del Apostadero, Inspector de su tropa, etc."[13].

El Virrey O'Higgins continuó manteniendo las Capitanías de Puerto principales (esencialmente en Guayaquil, Callao y Valparaíso) que dependían del Apostadero Naval chalaco; no descuidó tampoco el mantenimiento de vigías para dar pronto aviso de las velas que se avistasen mar afuera; dentro del sector aledaño a Lima y el Callao los había en el Morro Solar, isla San Lorenzo, así como también en las cumbres de las huacas de La Legua ("Tres Palos") y en la "Puliana" de Miraflores (hogaño llamada "Juliana" por corrupción del vocablo).

Fomentó y organizó igualmente las matrículas de marinería pese a que ellas se hallaron reducidas debido a la escasa disponibilidad económica, sobre todo en tiempos de guerra "en que no se los puede pagar"[14].

También durante el período de O'Higgins se fiscalizó el Arsenal (que guardaba artillería y pertrechos navales), por medio de una Junta de Marina que supervigilaba su economía y toda clase de asuntos conexos.

En trabajos históricos posteriores aparecidos en la revista limeña "Prisma" el año de 1907, refiriéndose a las dotaciones que conformaban el contingente de las naves de guerra por aquellas épocas, escribió el Dr. Anibal Gálvez luego de bien documentados estudios: "...las formaban jefes y oficiales distinguidos, bravos y de honor; pero los subalternos no se compadecían en punto á disciplina y moralidad".

OTROS SUCEDIDOS DURANTE EL GOBIERNO VIRREINAL

Bajo el mandato del "virrey inglés" —mote que le aplicaron a O'Higgins en su época— un fuerte terremoto asoló el vasto territorio de su jurisdicción el 4 de febrero de 1796, causando más de 12.000 víctimas e introduciendo gran pavor en las poblaciones afectadas por el violento sismo.

Como acontecimiento político destacado se produjo también la separación administrativa y territorial de la Capitanía de Chile.

D. Ambrosio O'Higgins realizó una apreciable labor reconstructiva en Lima, embelleciendo la capital, dotándola en muchas de sus calles con aceras empedradas, plantando alamedas y terminando de construir las torres de la catedral que encontró sumamente dañadas.

El historiador peruano Valega apuntó un curioso pasaje de la vida del gobernante que nos ocupa, cuando era mozo aún y no pensaba en que años más tarde se convertiría en Virrey. Relató que allá por 1766 y siendo un joven, había llegado al Perú y dedicándose al negocio de vender baratijas en forma ambulante. Asociados con un santanderino de su edad, Juan Domingo Gonzáles de la Reguera, se establecieron en la calle Judíos pero con tan mala suerte que pronto se vieron reducidos al estado de insolvencia. Como la acción legal que se veía venir apurase su delicada situación, ambos se separaron y huyeron de Lima. Pasados alrededor de 30 años de este incidente azaroso, se reencontraron nuevamente en el Palacio Virreinal confundiéndose en un estrecho abrazo: Gonzáles de la Reguera, siguiendo la carrera eclesiástica, había sido elevado al rango de Arzobispo de Lima y su ex socio, O'Higgins, era el Virrey del Perú[15].

Dos años antes de cesar su mandato —el 28 de octubre de 1799— se produjo un sensacional eclipse solar que permitió la inusitada observación del planeta Venus, en tan brillante magnitud como jamás había sido contemplado antes en Lima.

El de O'Higgins falleció de muerte repentina el 18 de marzo de 1801, siendo sepultado con todos los honores en la cripta de la iglesia de San Pedro.

EL VIRREY DE AVILES: SU CONCEPTO DEL PODER NAVAL

Trasladado de la sede de Buenos Aires y de la Presidencia de la Real Audiencia de Chile a Lima, arribó a nuestra capital el trigésimo séptimo Virrey del Perú, D. Gabriel Avilés y del Fierro, el 6 de noviembre de 1802.

En época anterior había ya estado en el país en 1780, tocándole el mando de las tropas que debelaron la insurrección independentista de Túpac Amaru II. Posteriormente —entre los años de 1790 y 1796— el de Avilés fue también Gobernador Político y Militar del Puerto y Presidio del Callao.

Sus conceptos acerca de la importancia de contar con una fuerza naval eficiente y bien armada eran concretos. En su Memoria virreinal dirigida a su sucesor, D. José Fernando de Abascal, documento que abarcó el lapso comprendido entre el 5 de noviembre de 1801 hasta el 26 de julio de 1806, expúsole muy claramente sus ideas acerca de tal asunto. Fueron sus palabras: "La expresión proferida en el Parlamento Inglés por uno de sus miembros *"que el tridente de Neptuno gobierna el Universo"*, considerado el estado político de las potencias de Europa, *es una verdad que convence la experiencia:* poseedoras de colonias distantes de la metrópoli, *sólo pueden ser protegidas de la interrupción de su comercio, del ataque de los enemigos y de la lenta pero mortal fiebre del contrabando, por poderosas fuerzas marítimas"*[16].

Al reavivarse el estado bélico contra Inglaterra a mediados de la primera década del siglo XIX, nuestro Virrey tuvo que enfrentar nuevamente la amenaza británica: habiendo irrumpido en el sur de nuestras aguas el navío inglés de guerra *Louise*, la pequeña escuadra virreinal lo atacó encarnizadamente frente a Arica, cañoneándolo, haciéndolo varar y capturando a toda su dotación. Esta represalia se tomó a raíz del ataque inesperado de dos barcos corsarios ingleses contra la fragata *Astrea*, que averiada, tuvo que refugiarse en Paita.

En adición, el de Avilés nos brindó otra muestra acerca de su acertado criterio en materia naval, consignado en su ya citada Memoria las precauciones que tomó con la anticipación debida, preocupado por la escasez de barcos que conformaban su modesta escuadra. Escribió dicho virrey:

"Como las invasiones que pueden recelarse han de conducirse por mar, nuestra fuerza naval para contenerlas *debe ser primer objeto de nuestro cuidado.* Ella se compone en el día de la fragata *Astrea*, la corbeta *Castor* y el bergantín *Peruano*, siendo preciso para habilitar este último que se fundiesen ocho cañones de bronce y se comprasen diez de fierro á un comerciante"[17].

Sus preocupaciones en el expresado sentido se expandieron aun más: a instancias suyas se armó un buque en corso; se habilitaron tres lanchas cañoneras antiguas, se construyeron otras dos con sus botes de auxilio, fundiéndose además dos obuses de seis pulgadas para ser utilizados en dichas embarcaciones menores.

En lo referente a la defensa de la costa fue dividida en tres regiones, poniendo a cada una de ellas bajo las órdenes de un Comandante General como se indica:

a) Costa Norte, desde Tumbes hasta el río Santa (Ancash), al mando del Coronel de Infantería D. Gabino Gaínza con residencia en Paita.
b) Costa Central, desde el Santa hasta el pueblo de Nazca, a cargo del Capitán General que era el propio Virrey gobernante.
c) Costa Sur, desde Nazca hasta el límite con Chile, bajo el mando del Intendente de Arequipa. El Virrey no registró su nombre, limitándose a expresar que era un Oficial de la Marina.

A mayor abundamiento, el de Avilés procedió a verificar diferentes trabajos para reparar fortificaciones ya existentes, habilitar diversos depósitos de pólvora cercanos a los puntos estratégicos del litoral, y dotar de milicianos montados y de infantería con las armas disponibles para oponerse a cualquier probable intento de desembarcos hostiles. Estos pequeños cuerpos resultaron de los alistamientos —que por bando y entre 18 y 50 años— ordenó "de correspondencia con el color" de los hombres llamados a servir.

Una obra militar que merece ser citada durante el período del Virrey Avilés, fue la construcción del fuerte Santa Catalina en Lima. Su primer jefe era el entonces Coronel D. Joaquín de la Pezuela, distinguido militar español que a la postre sería el penúltimo de nuestros virreyes. ¡Cuáan lejos hallábase de suponer que, años más tarde, el destino le impondría la ingrata tarea de arriar finalmente el pendón de Castilla al producirse nuestra independencia del tutelaje de España!.

También se preocupó el de Avilés en hacer explorar diversos parajes para evitar incursiones pacíficas de extranjeros que podían convertirse en futuros asentamientos. Para ello comisionó al capitán D. José Ignacio Colmenares, quien al mando del bergantín *Peruano* apresó a algunos norteamericanos que habían iniciado tales andanzas en costas chilenas allá por el año de 1805.

OTROS HECHOS IMPORTANTES

Apenas llegado el Virrey que nos ocupa a Lima, tocóle recibir en 1802 al célebre naturalista y geógrafo Alemán Alexander Hum-

boldt, autor de "Viajes a las regiones equinocciales del Nuevo Continente".

Dentro del renglón de las relaciones internacionales cúpole también tanto el confirmar el estado de guerra con Gran Bretaña como la finalización del mismo años después. Refiriéndose a su iniciación y a las precauciones que en seguida tomó —y que hemos relatado sucintamente líneas arriba— escribió en su Memoria que se había recibido en Lima (antes del aviso oficial del 8 de noviembre de 1804) la misma noticia, pero procedente del Ecuador. Fueron sus palabras:

"Dias antes de tener este aviso me había remitido el Señor Presidente de Quito copia certificada de la *Gaceta de Madrid* del 14 de Diciembre del año próximo pasado, en que se publicaba la guerra, lo que me hizo tomar aquellas precauciones de urgente necesidad..."[18].

Asimismo, durante su extenso período de gobierno alcanzó igualmente a anunciar la cesación del estado de guerra entre España y Albión, luego de la contundente victoria de Bailén en 1808 en que Castaños venció a Dupont. A raíz de esta famosa batalla Inglaterra acudió en favor de España contra los franceses. Los Ejércitos del Duque de Wellington lucharon en Arapiles y San Marcial, arrojando a los galos de la península y restaurando en el trono español a Felipe VII en 1814.

Bajo el mandato del de Avilés el germen de la lucha que se venía gestando por nuestra independencia presentó enormes peligros para la dominación de España en su colonia del Perú. El movimiento patriótico que encabezaron el huanuqueño D. José Gabriel Aguilar y el limeño D. Manuel Ubalde, colocó en serios apuros a los efectivos virreinales tratando de debelarlo: ¡la hora se iba paulatinamente acercando!

Debelada la insurrección con la máxima energía y presos sus líderes, aquel movimiento se hizo abortar antes de que revistiera la gravísima extensión que debió alcanzar en el mismo corazón del Perú. Para hacerlo fracasar los españoles recurrieron a embozados procedimientos, y entre ellos, a la delación traicionera de D. Mariano Lechuga a quien los rebeldes habían ofrecido el mando general de sus armas. Este obscuro manejo lo relató el propio virrey en su Memoria. Fueron sus palabras:

"Mas, la noche del 28 de junio [se refería al año de 1805], aparentando Lechuga estar enfermo, hizo llamar á Ubaldo y suponiendo un sueño misterioso *sobre la elección de Aguilar al trono* [el subrayado es nuestro], consiguió toda la comunicación del proyecto de boca del mismo Ubalde; de modo que el Oidor Barriozábal y el secretario de la presidencia, convidados para este efecto, pudieron oír la conversación desde el paraje en que estaban ocultos para el intento, *quedando así justificada y probada la delación*

que había hecho Lechuga [subrayado nuestro] en tiempo oportuno por ese arbitrio que propuso para indemnizar su conducta".

"A pesar de mis contínuos estímulos —escribió también el de Avilés— para que se concluyese la causa..., no se decidió hasta el 3 de Diciembre y se ejecutaron las sentencias el día 5, en el que sufrieron la pena capital Gabriel Aguilar y Manuel Ubalde como traidores y principales autores de la premeditada rebelión, se declararon secuaces de los dichos á Marcos Dongo, al indio Cusiguamán y al religioso Fr. Diego Barranco..."[19].

Prisión, confiscación de bienes y ostracismo fueron, en general, las penas que sufrieron los demás complicados.

Durante el mandato de Avilés las provincias de Mainas y Guayaquil se anexaron al Perú, la Intendencia de Puno de Charcas a Lima y la Capitanía General de Chile se manumitió al Perú[20].

Los terribles estragos que por esos tiempos causó la viruela, se vieron grandemente aliviados con el descubrimiento de la vacuna mediante la cual se inoculaba el suero correspondiente en forma preventiva. Llegada aquella a Lima el 23 de octubre del año 1805, el Virrey de Buenos Aires —cumpliendo las reales órdenes emitidas en 1803 y 1804— la envió al Perú con las respectivas instrucciones para su aplicación.

Por orden de Avilés fue el Cirujano de Marina, D. Pedro Belomo, "el primero que hizo uso de ella, para que se entendiese y se ocupase de la inoculación señalándole el sueldo de 500 pesos"[21].

PREOCUPACIONES NAVALES INFRUCTUOSAS

Durante el gobierno de Avilés se calcularon en 3.000,000 de pesos los gastos y pérdidas que habían irrogado al comercio de Lima los eventos de guerra contra Inglaterra, habiéndose discurrido largamente sobre ellos a raíz de una exposición hecha por el Tribunal del Consulado. En su Memoria se quejó amargamente dicho Virrey también de los que tuvo que soportar el erario desde 1773 a 1785 —en épocas anteriores a las de su mandato— y hasta que regresó a España la escuadra que había sido enviada al Pacífico, estimándolos en la suma de 5.200.000 pesos fuera de diversos efectos que se sacaron de almacenes y que alcanzaron 400,000. Añadía que la escuadra de cinco barcos al mando del General Alava, que estuvo de tránsito en el Callao para Filipinas en 1796, sólo en cuatro meses consumió por valor de 700,000 pesos, sobrepasando en 200.000 los efectuados por el *Castor* y el *Peruano* en cinco meses[22].

Estas experiencias económicas habían afectado indudablemente, en forma notable, los fondos que integraban la Real Hacienda dentro del Virreinato del Perú. "Lo más difícil en el ejercicio de tu mando —escribía Avilés, citando las palabras de Cicerón aconse-

jando a su propio hermano— será el cuidar las rentas del Erario y de las obligaciones de los que las manejan"[23].

Así fue que preocupado por los ingentes gastos que requería el renglón naval como hallábase demostrado, ensayó los caminos menos onerosos para frenar y combatir la piratería y el contrabando, que en sus tiempos, eran ejercidos a menudo por ingleses y bostoneses con el pretexto del permiso existente para cazar ballenas, concedido a los británicos a partir de 10 leguas de distancia de la costa.

Para lograr su intención el Virrey de Avilés tomó dos medidas diferentes:

a) Apoyándose en la iniciativa del Marqués de Osorno y en el posterior dictamen de la Junta de Fortificaciones de América para defensa de Guayaquil (emitido seis años después de la idea de Osorno), propuso a la Corona el uso de baterías flotantes, esto sería decir, "armando de artillería las balsas que usan los naturales para su interior giro". Se trataba de combatir a piratas y contrabandistas en puertos, bahías y caletas.

   La Real Orden del 21 de julio de 1804 autorizó que se hicieran pruebas exactas sobre el proyecto, con asistencia de los Comandantes de Artillería y de Marina así como del autor de la idea. Se trataba de asegurar la posibilidad de construir tales balsas, establecer los medios de conservarlas y calcular el ahorro y economías que representarían para la Real Hacienda.

b) La medida anterior la propuso el de Avilés en vista de que, hasta esa fecha, no había prosperado su deseo de conformar una escuadra propia para el Virreinato del Perú.

   En efecto, su Comandante General de Marina, D. Tomás de Ugarte y Liaño, en su informe del 23 de febrero de 1801 había recomendado que para oponerse al contrabando y resguardar debidamente las costas, las fuerzas de su apostadero naval necesitaban contar con cuatro corbetas de 18 a 20 cañones cada una, dos bergantines con 16 a 20 piezas de artillería, y de dos goletas de 10 a doce cañones.

   Sin embargo, pese a que el Rey aprobó tal propuesta en 21 de setiembre de 1801 y se impartieron las órdenes correspondientes al Ministerio de Marina de España, los barcos referidos no fueron enviados al Perú.

En resumen: tanto la escasez de palos de balsa —que debían ser traídos desde Guayaquil— como la relativa indiferencia naval española para enviar los buques necesitados, se convirtieron en embarazosos retardos que, a la postre, frustrarían por completo las buenas intenciones del Virrey Avilés.

Con su salud muy quebrantada el 26 de julio de 1806 entregó el mando a su sucesor, el general D. José Fernando Abascal. Posteriormente —y habiendo fallecido en la Magdalena su virtuosísima y caritativa consorte, Dña. Mercedes Risco y Ciudad— muerta en el mismo año en que fue relevado, el Virrey de Avilés embargado por una honda tristeza que sumábase a su enfermedad, tuvo que viajar a España después de haber permanecido en Arequipa tratando de reparar su salud. En 1810 y habiendo tenido que tocar en Valparaíso el barco que le conducía, ocurrió su deceso en tierras araucanas cuya Presidencia había desempeñado antes de ser Virrey del Perú[24].

ABASCAL: UN GRAN VIRREY ANTE UN GRAN DESAFIO

Su sucesor, D. José Fernando de Abascal y Sousa, ingresó a Lima el 26 de julio de 1806 y su entrada pública fue el 20 de agosto; la misa de gracias se ofició en la catedral al día siguiente. El nuevo gobernante dispensó la realización de muchas ceremonias —dentro del acostumbrado boato en esos casos— evitando con su parquedad y moderación los inmensos gastos que ellas ocasionaban[25].

Abascal —quien seis años después de asumir el gobierno sería favorecido con el título nobiliario de Marqués de la Concordia, en memoria de un regimiento que fundó en España y del que fue coronel— era Teniente General de los Reales Ejércitos, Caballero Gran Cruz de Carlos III, de la Gran Cruz Americana de Isabel la Católica y ostentaba también la Gran Cruz Militar de Santiago. En su ingreso a Lima fue anunciado como Mariscal de Campo, rango militar al que fue promovido dos años antes.

Las armas de su familia eran: "escudo en cruz; dos cuarteles en gules con castillo de plata, y dos en oro, con un lobo de sable pasante"[26].

Su carrera en el Real Ejército de España había sido pues brillantísima desde que la inició, como cadete, allá por el año de 1762 en el Regimiento de Mallorca y con motivo de la guerra entablada entre Inglaterra y Portugal contra los españoles.

Si bien durante el largo período del gobierno de este Virrey (1806-1816) los sucesos de carácter naval que de manera directa interesan en esta obra fueron escasos y se presentaron casi en las postrimerías de su mandato, es imposible soslayar la importancia que como esclarecido político, hábil administrador y decidido militar, demostró este gobernante en las duras épocas que precedieron a la independencia del Perú.

El hombre.— Abascal había nacido el 3 de junio de 1743 y era asturiano, natural de la ciudad de Oviedo.

Habiéndose decidido por seguir la carrera militar luego de sus experiencias mallorquíes, ingresó a la Academia respectiva existente en Barcelona graduándose como sub-teniente y pasando a servir al Regimiento de Toledo. En 1767 viajó a América para integrar la guarnición de Puerto Rico, retornando de allí a la península para tomar parte en la Campaña de Argel durante el año de 1775.

Un segundo viaje al Nuevo Continente le hizo participar en la expedición al Río de la Plata, la toma de Santa Catalina y la ocupación de la Colonia del Sacramento. Inglaterra y España hallábanse en guerra por aquel entonces y los altibajos de aquella contienda habían llegado hasta sus colonias americanas.

En los años que siguieron Abascal retornó a su país, sirviendo en las guarniciones de infantería de la Escuadra Combinada hasta el año de 1781, en que volvió a atravesar el Atlántico para tomar parte en una expedición que se alistaría en Santo Domingo y que no se llegó a realizar.

El de Abascal era pues hombre de experiencia militar y conocedor del ambiente imperante en América. Hallándose nuevamente en su patria en 1793 y cuando se declaró la guerra a Francia, su actividad militar fue vasta y revistió singulares méritos: economista, estratega y táctico, llegó a mandar varios batallones y regimientos diversos practicaron los métodos por él preconizados. Ostentaba el grado de capitán cuando, en forma casual, el monarca D. Carlos IV tuvo ocasión de observar de cerca —en uno de los sitios reales— el eficiente y disciplinado mando que Abascal ejercía sobre sus tropas en maniobras. Ostensiblemente impresionado aquel Rey por la precisión y eficacia que demostraban sus oficiales y soldados, luego de haber detenido la carroza real para verificar personalmente la escena, dispuso sobre el terreno el nombramiento de coronel para Abascal así como que se le otorgase el mando del regimiento de las "Ordenes Militares" que actuaría en la Campaña de Rosellón.

Desde aquel instante la carrera militar del futuro Virrey del Perú se tornó meteórica: Terminada la arriba citada campaña fue ascendido a brigadier trasladándosele a América nuevamente, esta vez como Presidente de la Real Audiencia de Guadalajara [Nueva Galicia], en Méjico. En 1804 se le nombró Mariscal de Campo, y dos años más tarde, Visorrey del Perú (Nueva Castilla). Como se ha expresado anteriormente media docena de años después se le otorgó el título nobiliario de Marqués de la Concordia.

"Abascal fué, hagámosle justicia, esclarecido militar, hábil político y acertado administrador"[27].

El desafío.— La conspicua figura del Virrey Abascal se destacó nítidamente en la historia. A través de su Memoria no es aven-

turado decir que su pensamiento predominante era altamente patriótico: deseaba socorrer a España, defender al Perú contra una posible incursión británica, y al mismo tiempo, no escatimaba esfuerzos para ayudar a Buenos Aires hasta que se produjo la derrota de los ingleses en forma definitiva. Pero maniatado en cierto modo por la profunda agitación americana de carácter independentista, tuvo que frenar sus ímpetus e impedir su propagación dentro del territorio que mantenía bajo su mando político y militar. En su Relación de Gobierno escribió textualmente: "...que a más de su estrecha obligación de hacerlo [referíase a la ayuda a España], tenía que evitar los cuantiosos gastos que le privaban de socorrer a la Península"[28].

Durante el siglo XVII y prolongándose a través del XVIII, la formación interna de una conciencia criolla emancipadora en América fue un hecho. Si revisamos, grosso modo por cierto, la composición étnica de la sociedad hispanoamericana —atreviéndonos a incluir al Perú— los indígenas alcanzaban a cubrir aproximadamente un 46%, los blancos un 20%, los mestizos un 26% y los negros únicamente un 8% del total. En lo referente a su estructura social, los estratos respectivos se hallaban claramente diferenciados y causaban un reparto injusto y desequilibrado de las riquezas, motivando la creación de un fermento asaz descontentadizo en la gran masa popular. Existían las siguientes clases establecidas:

a) Aristocracia terrateniente, de orientación feudal.
b) Altos mandos militares.
c) Alto clero urbano.
d) Elevada burocracia administrativa.
e) Gran burguesía comercial.
f) Pueblo, en el cual se conjugaban todas las etnias[29].

La expulsión de los jesuitas había dejado un inmenso vacío. Con ella se había hecho un daño enorme a la cultura, facilitando la incursión —dentro del campo de la instrucción, ilustración y la catéquesis— a la incompetencia, codicia y lucro de la burocracia tanto española como criolla. Aquellos maestros de la juventud hispanoamericana no tardaron en reaccionar. Arrojados de sus respectivas patrias por un Rey prepotente. D. Carlos III, mediante su Real Decreto del 27 de febrero de 1767, en el Perú y desde los tiempos que siguieron al período del Virrey Amat y Junyent, quien fue el gobernante que tuvo que cumplir tan ingrato cometido, contaron con muchos receptores del manifiesto descontento de la Compañía de Jesús.

Algunos de los jesuitas expulsados, como los Padres Fray Francisco Javier Clavijero de México, y Fray Juan Ignacio Molina de Chile, a través de sendas obras de historia de sus países que pu-

blicaron e hicieron circular profusamente en Europa traducidas en varios idiomas, expresaron un nacionalismo encendido, que, bajo la forma de criollismo incapaz de ser acallado, llegaba a reivindicar las excelencias de civilizaciones precolombinas, en contraste abierto con el status que la Corona española trataba de mantener en sus colonias de América. Tales fueron sus libros intitulados "Storia del Messico" y la "Storia naturale e civile de Chile", respectivamente.

Y aparte de tales textos que exaltaban "una emoción que tomaba la forma del estudio histórico, veremos —apuntó el ilustre historiador mejicano Pereyra— la apelación directa de la acción política. El jesuita *D. Juan Pablo Viscardo y Guzmán,* originario de Arequipa, y muerto en Londres al terminar el siglo XVIII, escribió un documento que puede llamarse el Acta de Independencia de la América Española".

Y escribía a continuación: "Lo más notable de este manifiesto es que su autor habla como *español* americano, y se dirige a los españoles para unirlos contra la dominación política de los españoles europeos"[30].

El desafío que hubo de enfrentar el Virrey Abascal no fue pues el de un peligro foráneo. Ni naval de parte de los ingleses como inicialmente temió; tampoco el argentino, del Almirante Brown. Fue esencialmente interno, criollo e independentista en esencia.

Por ello ocurrió que sus quehaceres relativos a la defensa del litoral, la protección de sus puertos y el incremento de la escuadra, no alcanzaron a ser destacados ni mucho menos notables. Bastante tuvo el de Abascal con los trajines subversivos hispanoamericanos y peruanos que le rodearon, obligándole a manifestar su habilidad política primero y sus conocimientos militares después, tanto para frenar las conspiraciones peruanas y de países aledaños, cuanto para impedir la infiltración de incitaciones a la acción política (caso de la "Carta a los Españoles Americanos" de Viscardo y Guzmán, que ya circulaba fuera de su jurisdicción). Tal documento comenzó a difundirse en nuestro continente en las Antillas; luego en Venezuela allá por el año de 1806; después en Méjico en 1808; un año más tarde en Buenos Aires y así sucesivamente...

El empeño de D. José Fernando de Abascal retardó indudablemente su circulación en el Perú durante su período de gobierno (desde 1806 hasta 1816), prolongándose un lustro más todavía. El historiador peruano Raúl Palacios Rodríguez, profundo estudioso del tema que nos ocupa, anotó que recién apareció en Lima el 28 de febrero de 1822, "precedida de unas líneas introductorias, en el Nº 16 del *Correo Mercantil, Político y Literario de Lima* (aparecido a fines de 1821). Hay que advertir, como lo hace Gustavo Vergara, que esta publicación aparece recortada en su título. Figura

allí —dice Palacios— con la escueta leyenda: *"Carta dirigida a los Americanos"*, sin aludir al vocablo *"Españoles"*[31].

DEFENSA Y PRECAUCIONES CONTRA ATAQUES NAVALES

Desde su ingreso a Lima el de Abascal puso todo su empeño en fortificar el Callao, la capital y las costas aledañas en prevención de un ataque inglés. Temía una incursión británica en el Pacífico, bastante probable desde luego, considerando la preponderancia naval de aquella potencia enemiga de España.

Habiendo inspeccionado personalmente las fortalezas de nuestro primer puerto así como las defensas litorales más cercanas a la ciudad, no solamente procedió a efectuar las más urgentes mejoras que ellas requerían sino que también se ocupó de las murallas de Lima que hallábanse en muy mal estado. En el Callao elevó los muros de sus castillos, fabricó almacenes para el parque militar, hizo construir otros para víveres, alistó un algibe capaz de abastecer de agua potable a 2.000 hombres durante 4 meses, y entre otras medidas diversas, realizó la obra de canalizar un acueducto provisto de cuatro caños y que llegaba hasta el muelle, con el fin de ahorrar tiempo y gastos para atender a los barcos que hacían repetidamente aguada usando sus lanchas para transportar a bordo el líquido elemento salido del algibe.

Mientras tanto aquel Virrey también, y sin olvidarse de enviar socorros a Buenos Aires contra los ingleses, mandó variados pertrechos de guerra a Panamá, Chile y otros lugares estratégicos, dando especial énfasis a la pólvora y municiones como elementos más necesarios en caso de desembarcos hostiles.

En lo pertinente a una probable defensa de Lima instaló artillería bien provista en la caleta de La Chira (al otro lado del Morro Solar de Chorrillos), confeccionando un bien estudiado plan de defensa de la capital para el caso de que el enemigo desembarcara al Norte, ya fuese cerca de la desembocadura del río Rímac o por Ancón. El detenido estudio de Abascal —que fue extenso y detallado en su Memoria dejada a Pezuela— era previsor en grado sumo, hasta el extremo de contemplar el irremediable caso de que hubiese que abandonar Lima para lo cual había también meditado una retirada hacia las sierras aledañas, con fuerzas apropiadas para continuar la posible lucha.

Carente casi de escuadra, nuestro Virrey sin embargo se preocupó también de acrecentar la Escuela Náutica que desde hacía algún tiempo funcionaba en su propio Palacio.

Siguiendo el sistema de muchos de sus antecesores puso especial dedicación en equipar, armar y entrenar tropas de tierra para el caso de tener que efectuar un rechazo. De acuerdo con el his-

toriador Mendiburu, puede consignarse lo que a continuación citamos. Fueron sus palabras:

"La fuerza de que en esas circunstancias podía disponerse, constaba de siete mil doscientos infantes, trescientos artilleros y mil ochenta caballos, componiendo un total de ocho mil quinientos ochenta hombres existentes en la Capital. El regimiento Real de Lima después de aumentado tenía dos mil doscientos veteranos, el Batallón disciplinado de "número", 1,500, el de Pardos 1,400, el de Morenos 600 y 1,500 infantes más de los cuerpos de milicias de las provincias cercanas. En caballería el regimiento Dragones de Lima formaba 600; un escuadrón de Carabayllo 150, otro de Chancay y Huaura 100, el de Pardos 150, y el de morenos 80. Había también un batallón de comercio con 800 plazas". De este Ejército arregló el Virrey dos divisiones y las situó una cerca de Chorrillos y otra en Bellavista; en sus campamentos se atendió a la instrucción y fogueo de las tropas[32].

SITUACION POLITICA PENINSULAR: SU REFLEJO EN EL PERU

Las vicisitudes políticas españolas fueron muchas y muy complejas durante el virreinato de Abascal. En esta obra, panorámica y naval en su esencia, resultaría una tarea gigantesca examinarlas por lo que renunciamos a hacerlo. Incidiremos pues únicamente en sus puntos más conspicios, para ceñirnos al tema central y en pro de la necesaria brevedad.

La guerra contra Napoleón I cuyas huestes habían invadido España; los sucesos de El Escorial; el indigno tratado secreto de D. Carlos IV con Francia para el reparto de Portugal; la conspiración del Príncipe de Asturias, D. Fernando, contra su propio padre el Rey; la insurrección de Aranjuez del 19 de marzo de 1807 y la subsiguiente abdicación de Carlos IV (para poner a salvo la vida de Godoy, favorito de la Reina María Luisa); el traslado de la familia real a Bayona; el renunciamiento a la corona hecho por el Príncipe de Asturias; la asunción al trono español de José Bonaparte ("Pepe Botellas") y la denigrante cláusula bayonense, por la cual el ex monarca hispano —bajo las órdenes y el permiso de Napoleón— residiría en Francia y luego en Italia, mantenido por una pensión vitalicia de 6.000,000 de libras anuales, fueron acontecimientos vergonzosos que causaron y motivaron que la España se levantase indignada contra el usurpador.

Mientras tanto en el Perú la honradez política del Virrey Abascal, su lealtad al monarca al cual tanto debía a través de su meteórica carrera militar y su merecido encumbramiento como gobernante, hicieron que se hallase siempre listo a enfrentar tan insos-

pechadas frustraciones, permitiendo únicamente que los peruanos supieran tan sólo lo que Abascal les permitía saber.

El temor de la burguesía criolla al estallido de un conflicto racial interno y la férrea autoridad virreinal, convirtió al país en un núcleo de la resistencia española en el continente entorpeciendo la emancipación política del Perú por varios años. Mas la fidelidad de Abascal permaneció inalterable. En 1810 debió ser reemplazado en el gobierno por el Jefe de Escuadra de la Armada, D. José Bustamante y Guerra, pero su relevo no vino a América por lo que, ascendido a Teniente General de los Reales Ejércitos, continuó su mandato durante un segundo quinquenio[33].

En 1811 envió a Montevideo a la fragata *Mercurio* con diversos recursos; durante el mismo año hizo zarpar para España al Navío *San Pedro de Alcántara* portando una ayuda de 2.000,000 de pesetas.

Un esclarecido biógrafo de Abascal, D. José Antonio de Lavalle, años después nos dejó una espléndida prueba respecto de la lealtad y honradez política que distinguieron a nuestro Virrey. No resistimos a transcribirla fragmentariamente. Fueron sus palabras:

"Pero con la prisión del rey se había perdido el centro de gravedad en la vasta monarquía de Fernando VII, y las provincias americanas, aunque tímidamente aún, comenzaban a manifestar sus deseos de separarse de una corona que moralmente no existía ya. Dicen que en Lima se le instó a Abascal para que colocase sobre sus sienes la corona de los Incas. Asegúrase que Carlos IV le ordenó que no obedeciese a su hijo; que José Bonaparte le brindó honores, y que Carlota, la princesa del Brasil, le dio sus plenos poderes. El noble anciano no se dejó deslumbrar por el brillo de una corona. Con lágrimas en los ojos cerró los oídos a la voz del que ya no era su Rey; despreció indignado los ofrecimientos del invasor de su patria, y llamó respectuosamente a su deber a la hermana de Fernando..."[34].

Por el Tratado de Valencay del 11 de diciembre de 1813, Fernando VII recobró la corona; el 22 de marzo de 1814 ingresó a España por la frontera de Cataluña comunicándole el general Copons que habría de prestar juramento a la Constitución aprobada por las Cortes, de Conformidad a los deseos de la Regencia.

El 4 de mayo del mismo año— alentado por la caída de Napoleón y la restauración de los Borbones en Francia, el Rey procedió según las circunstancias— y desde Valencia, hizo abolir la Constitución estableciendo el 1er. Período Absolutista que se prolongaría hasta el año de 1820.

En Lima el anhelo general era por la Independencia y tener a Abascal como Rey. La nobleza, el clero, el ejército y el pueblo lo secundaban unánimemente esperando que así lo decidiera.

Sin embargo, el día de la proclamación y hallándose la Plaza de Armas limeña atestada de gente, al salir D. José Fernando de Abascal al balcón de Palacio, la multitud se silenció para escuchar su palabra oficial con vivísima simpatía.

Y el anciano Virrey, auroleada su faz por la satisfacción de cumplir con su deber, proclamó a Fernando VII como el nuevo monarca e hizo que se le prestase el juramento de fidelidad que todos corearon entre vítores y aplausos.

Pero esta honrosa decisión tomada por Abascal, surgió entre un mare mágnum de movimientos independentistas mantenidos en diversas colonias de España en América. Acatada la autoridad de la Junta Suprema peninsular y proclamada la adhesión a Fernando VII, siguió prosperando y madurando el ideal emancipador en las mentes de los próceres de la independencia. En 1810 y tras de la disolución de la ya mencionada Junta Suprema instituida en España —en la cual hubo representantes americanos— surgieron nuevas tensiones independentistas en Argentina, Uruguay, Méjico y Ecuador. Un año antes habían ocurrido en el Alto Perú: "Chuquisaca y La Paz; Oruro, Cochabamba y Potosí, con el decidido apoyo de las tropas platenses que, en su conjunto, fueron derrotadas el 20 de junio de 1811 en Guaqui (cerca del río Desaguadero) por el general arequipeño Goyeneche que mandaba las huestes realistas. Dicho triunfo le mereció el título mobiliario de Conde de Guaqui.

También a partir de 1810 se organizaron las Juntas Americanas y formaron sus ejércitos, iniciando —con carácter de soberanía— relaciones con Gran Bretaña y los Estados Unidos, promulgando constituciones liberales, proclamando la independencia así como la casi general adopción del régimen republicano. Entre 1810 y 1814 triunfaron algunos movimientos revolucionarios, pero entre el período de 1815-1817 la Metrópoli logró restaurar el régimen colonial con excepción del Río de la Plata. Al finalizar dicho lapso —y recién terminado el gobierno de Abascal en el Perú— alcanzaron su independencia Chile, Nueva Granada y Venezuela.

El mandato de D. José Fernando de Abascal pasó pues por muchas vicisitudes para mantener en nuestro país un baluarte de fidelidad a España. Retrasó considerablemente la independencia del Perú, ya multiplicándose para enviar ayuda a la Península o a las fuerzas realistas en América, ya usando de discreta diplomacia para hacer abortar —en nuestro medio— agitaciones conspirativas amenazantes. Tal fue el caso, por ejemplo, de la que urdían sus más notables allegados en las conferencias dictadas en el Colegio Médico de San Fernando.

Enterado el Virrey acerca de ellas, en las que figuraban ilustres personas amigas y hasta confidentes de él, como D. Hipólito Unanue, Cesáreo Chacaltana, Pezet, Paredes, Tafur, Valdez y otros

notables de Lima, sagazmente se limitó a comunicarles, con estudiada calma —apuntó Mendiburu— lo que respecto de ellos se le había informado. "Así se desconcertaban en aquellos tiempos las combinaciones y conatos que cesaban eventualmente para reanudarse después"[35].

EL CORSO NAVAL SOBRE EL PACIFICO

El comienzo de la crisis colonial española en América y que surge de la interpretación tan sucintamente esbozada líneas arriba, atrajo nuevamente al peligro naval sobre nuestros puertos, caletas y desembarcaderos, pero esta vez en forma dual y contrapuesta: de un lado España envió buques armados y fuerzas de desembarco contra los Estados independientes; del otro, el gobierno de Buenos Aires estimó conveniente alistar una expedición corsaria como represalia contra la marina española, para causarle pérdidas y quebrantos en abierta lucha contra los perjuicios de guerra que su gobierno ocasionaba a los países independientes de América.

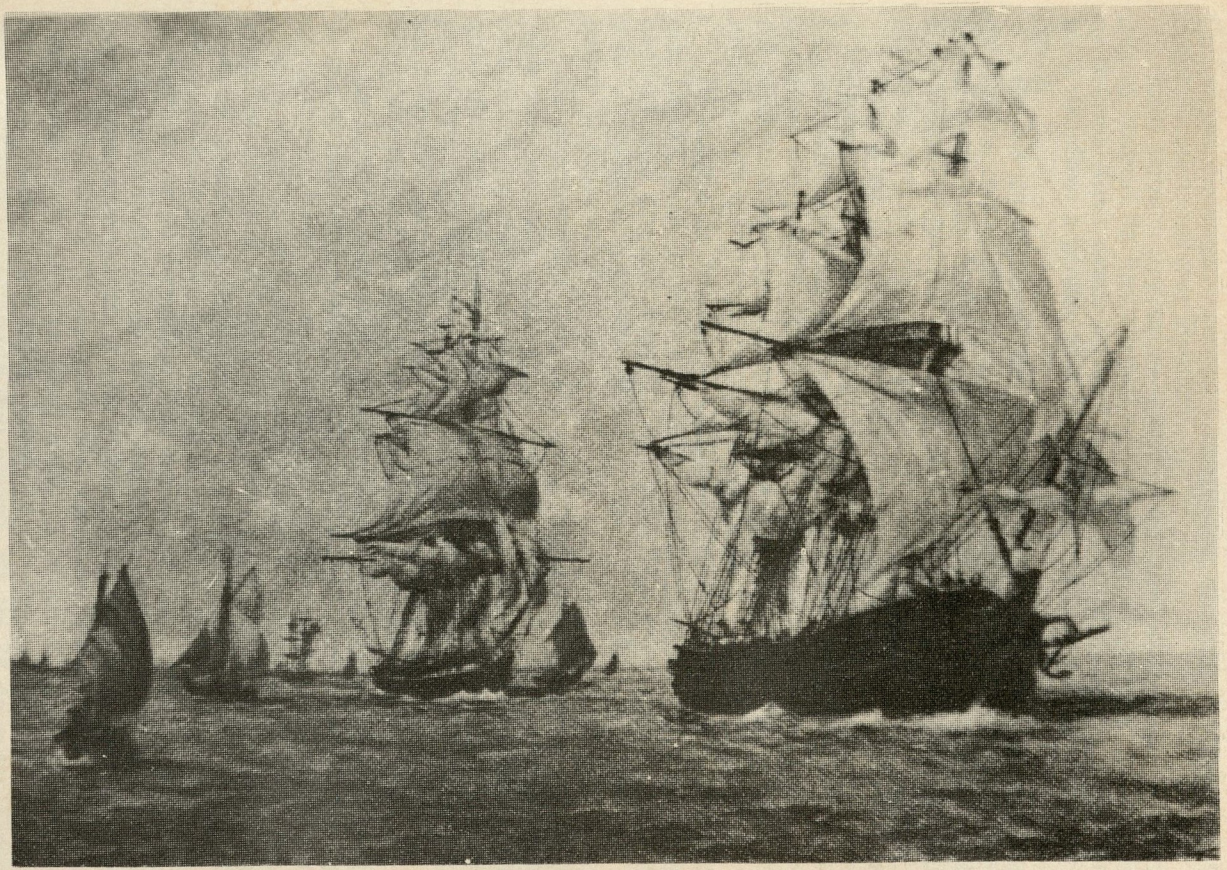
Así el Real Decreto del 8 de febrero de 1816 otorgó una amplia autorización para armar buques en corso contra las fuerzas navales y el comercio marítimo de los Estados independientes de América.

Merced a sus especificaciones, el Rey de España cedía a los armadores el producto íntegro de los cargamentos llevados por las presas capturadas; otorgábales libertad absoluta de derechos aun para efectos extranjeros; les permitía tripular las naves con gente de cualquier procedencia, facultándoles también para que tomasen las armas necesarias, municiones y pólvora de los almacenes reales, prometiéndoles que las tesorerías del reino pagarían los sueldos que se otorgasen a los corsarios.

Esta determinación real acusó sin embargo un marcado retraso.

La escuadra que había mantenido España en aguas de Montevideo fue derrotada el 16 de mayo de 1814 por las recientemente conformadas fuerzas navales argentinas —en base a barcos mercantes armados— actuando bajo las órdenes del marino irlandés D. Guillermo Brown. Este valiente y audaz jefe, quien no era procedente de la armada, ni estratega ni táctico, aceptó el mando de la escuadra rioplatense que le confió el Director Supremo de las Provincias Unidas, D. Gervasio Antonio de Posadas, así como la misión de batir a los buques españoles.

El 17 de mayo y después de un reñido y sangriento combate en el que Brown resultó herido en una pierna, entró victoriosa la escuadra independiente al puerto de Montevideo. Había capturado a las corbetas españolas *Neptuno* y *Paloma*, así como al bergantín *San José* fuera de haber hundido a otros tres barcos realistas.



Los barcos de Brown y Bouchard zarpan de Buenos Aires en 1815, para su campaña de corso en el Pacífico. (Oleo: E. Biggeri).

Las naves enemigas restantes encallaron durante la lucha, siendo luego incendiadas por Brown[36].

Este triunfo argentino, además de desalentar a los españoles que al mando de Pezuela intentaban llevar el ejército realista hasta Buenos Aires desde el Alto Perú, animó al gobierno bonaerense para decidirse a alistar una expedición naval al Pacífico en son de corso.

En las postrimerías del año 1815 zarpó Brown hacia el Cabo de Hornos con cuatro buques bajo sus órdenes: la corbeta *Hércules,* el bergantín *Halcón,* la goleta *Trinidad* y el "cutter" *Uribe.* Este último se perdió al contornear Hornos, durante un temporal deshecho y antes de irrumpir en el Pacífico.

Pese a su intención de sorprender los puertos de Talcahuano y Valparaíso, Brown tuvo la mala fortuna de ser avistado por la fragata norteamericana *Indus* en aguas talcahuanenses. El aviso oportuno del peligro corsario llegó a las autoridades españolas por tal conducto, poniéndolas en alarma que hizo extender dicha alerta rápidamente a lo largo del litoral chileno.

El ataque de Brown al Callao.—Desistiendo de su intento inicial Brown puso rumbo al primer puerto peruano. Antes de llegar capturó dos grandes fragatas armadas realistas: *La Consecuencia* y la *Gobernadora,* apresando al general Mendiburu gobernador español de Guayaquil.

El apresamiento de este importante personaje —quien viajaba con sus edecanes y un crecido séquito de acompañantes— constituyó un valioso triunfo para los corsarios argentinos desde que, por ser rehenes de importancia, la seguridad de sus vidas permitiría al comodoro Brown y sus dotaciones exigir el ajuste de un convenio para respetarlas, y, de consiguiente, el pago de un abultado rescate de parte de las autoridades realistas.

La fortuna que venía acompañando a la expedición rioplatense no se detuvo únicamente allí. La fragata *Consecuencia* acabada de capturar, fuera de ser un excelente velero muy rápido y maniobrable, traía a su bordo un considerable cargamento de armas y vituallas diversas. Parte de los cañones y amunicionamiento que portaba pasaron a fortalecer el armamento de los buques restantes, y, rebautizándola con el nuevo nombre de *La Argentina,* la incorporaron a su escuadra para reanudar sus operaciones navales.

Durante la noche del 20 de enero de 1816 las fuerzas de Brown penetraron audazmente en la bahía del Callao sin encontrar oposición inmediata. Al siguiente día atacaron los fuertes realistas a cañonazos, logrando de paso echar a pique a la fragata *Fuente Hermosa* (barco mercante), luego de lo cual salieron de la bahía para continuar voltejeando mar afuera. El día 28 de enero capturaron a la fragata *Candelaria* y volvieron a entrar al Callao. "Los

de tierra —apunta el historiador naval Hurtado Larraín— enviaron contra él (refiérese a Brown) numerosos botes armados con tropa; los batió y se situó en actitud desafiante en la isla que cierra el puerto"[37].

La versión española consideró que los corsarios argentinos zarparon escarmentados del Callao. Nos da también la noticia de que los corsarios argentinos: Brown, Bouchard, Gasquerel y Belford Lavi —quienes eran los principales— habían capturado adicionalmente un paylebot: el *Andaluz*. Añade que durante la travesía hacia el norte tomaron un místico, dos barquitos y que perdieron la *Trinidad*. Más tarde (y en forma vaga, sin precisar lugares), el cronista de "La Gaceta de Lima" indica que entregaron la *Candelaria*, el místico y los barquitos, "en rescate de Brown"; luego afirma que después de vender la *Gobernadora* con su carga en 22 mil pesos, se dirigieron a Galápagos[38].

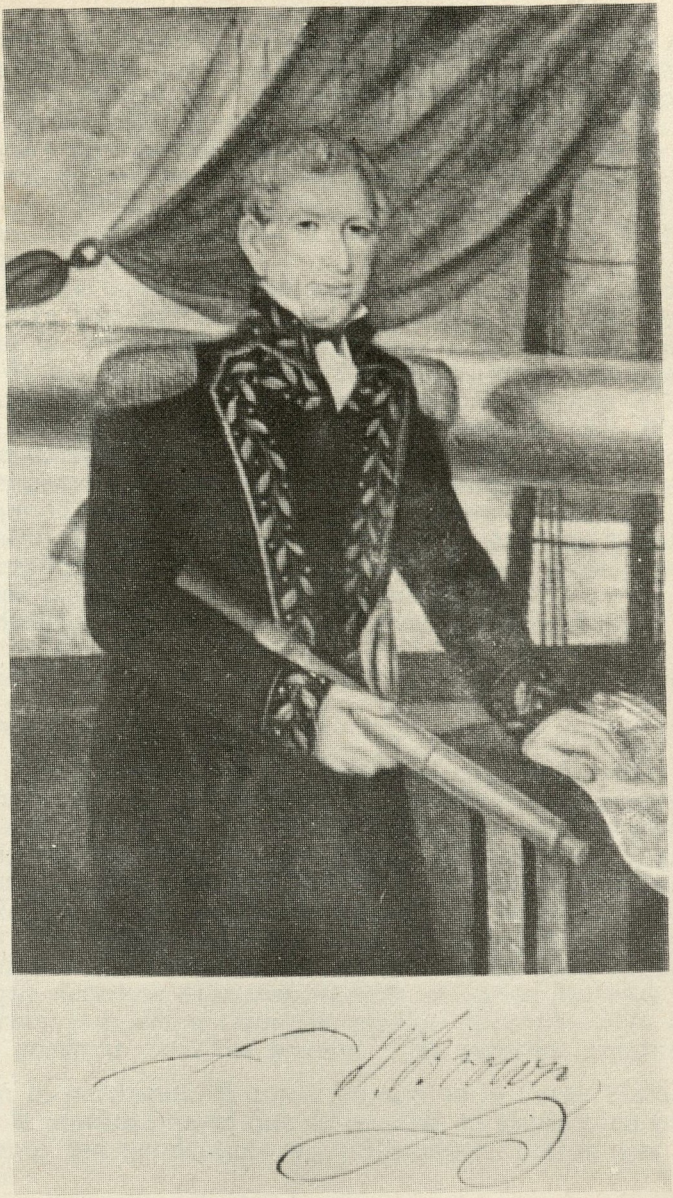
Lo fehaciente es que Brown desavenido con su segundo en el mando, Hipólito Bouchard, combatió fieramente en Guayaquil, desembarcó tropas, tomó el castillo de las Piedras e impuso condiciones. Durante dicha acción anfibia se varó y tumbó la *Trinidad*, y cuando los de tierra quisieron asaltar al buque, Brown, tea en mano, amenazó con hacerla volar provocando la inmediata retirada general de sus atacantes.

Posteriormente se presentó a bordo una comisión para transar con el corsario argentino. Guillermo Brown liberó a sus prisioneros —que habían estado fuertemente custodiados en la *Hércules*— y luego de hacer entrega de las fragatas *Gobernadora* y *Candelaria*, recibió el fuerte cupo de 150,000 pesos en onzas de oro[39].

Decidido el zarpe para reparar los barcos en Buenaventura (Nueva Granada, favorable a los patriotas), se vio obligado a efectuar la repartición que reclamaba Bouchard quien se negaba a seguirlo. Hidalgamente Brown le cedió *La Argentina*, equipada, armada y abastecida para un largo viaje.

En Buenaventura y durante la reparación del *Hércules*, la Trinidad y el *Halcón*, ante una fuerte amenaza de las tropas realistas tuvo que zarpar rápidamente sólo con el *Hércules* con rumbo al Río de la Plata, pero ante la amenaza de una escuadra hispanoportuguesa que hallábase en las proximidades, hizo proa hacia Barbados, en las Antillas Menores. El Almirante inglés le detuvo, desconoció la bandera argentina y la Patente de Corso, confiscándole buque, pertrechos y todas las pertenencias que traía.

Brown tuvo que viajar a Inglaterra en donde entabló pleito por dicho atropelllo obteniendo un fallo justo e indemnizatorio. Terminado el litigio regresó a Buenos Aires para informar al Gobierno Revolucionario, pero fue sometido a un Consejo de Guerra que, a la postre, le absolvió. Brown se retiró a la vida privada temporalmente, hasta el año de 1826[40].



El almirante argentino (irlandés de origen), D. Guillermo Brown. (Oleo existente en el Centro Naval, Buenos Aires).

Viscardo y Guzmán: su alerta ante ataques navales de España.—Fue un hecho que el autor de la *"Carta a los Españoles Americanos"* no alcanzó a ver impreso el histórico documento que, después de su fallecimiento, le daría tanta gloria con su edición, traducción y divulgación póstumas. Habiendo nacido el 26 de junio de 1748 en Pampacolca, Arequipa, murió en Londres a fines de febrero de 1798. Un año más tarde —en 10 de junio de 1799 y en la misma ciudad británica— el general venezolano, D. Francisco de Miranda, la publicó[41].

Dentro del aspecto naval y panorámico de esta obra —limitada no tan sólo por el espacio disponible sino también por la necesidad de sintetizar— registraremos a continuación dos fragmentos de la Carta Viscardina. El primero está conformado por la introducción en sí y esboza una apelación directa a la acción política, acorde con la interpretación histórica del historiador mejicano Carlos Pereyra que citamos en páginas anteriores; el segundo fragmento, dentro del texto y la intención general del documento que el antes citado historiador azteca afirma que... "puede llamarse el Acta de Independencia de la América Española", se refiere explícitamente a la amenaza naval que España preparaba contra los países americanos insurgentes. De allí nuestra resistencia a omitirlo; examinaremos la introducción en primer lugar:

CARTA DIRIGIDA A LOS ESPAÑOLES AMERICANOS

"Hermanos compatriotas:

"La inmediación al cuarto siglo del establecimiento de nuestros antepasados en el Nuevo Mundo (1492) es una ocurrencia sumamente notable para que dexe de interesar nuestra atención. El descubrimiento de una parte tan grande de la tierra es, y será siempre, para el género humano, el acontecimiento más memorable de sus anales. Mas para nosotros, que somos sus habitantes, y para nuestros descendientes, es objeto de la más grande importancia. El nuevo mundo es nuestra patria, su historia es la nuestra, y en ella es que debemos examinar nuestra situación presente para determinarnos por ella a tomar el partido necesario a la conservación de nuestros derechos propios y de nuestros sucesores".

Y en lo pertinente al único párrafo de la Carta Viscardina referido a la amenaza naval que se gestaba en España, en contra del movimiento independentista ya eclosionado, fueron sus palabras textuales:

"Una marina poderosa, pronta a trahernos todos los horrores de la destrucción, es el otro medio que la resistencia pasada ha sugerido a la tiranía. Este apoyo es necesario al gobierno para

la conservación de las Indias. El decreto del 8 de julio de 1787 ordena que las rentas de las Indias (la del tabaco exceptuada) preparen los fondos suficientes para pagar la mitad o el tercio de los enormes gastos que exige la marina real".

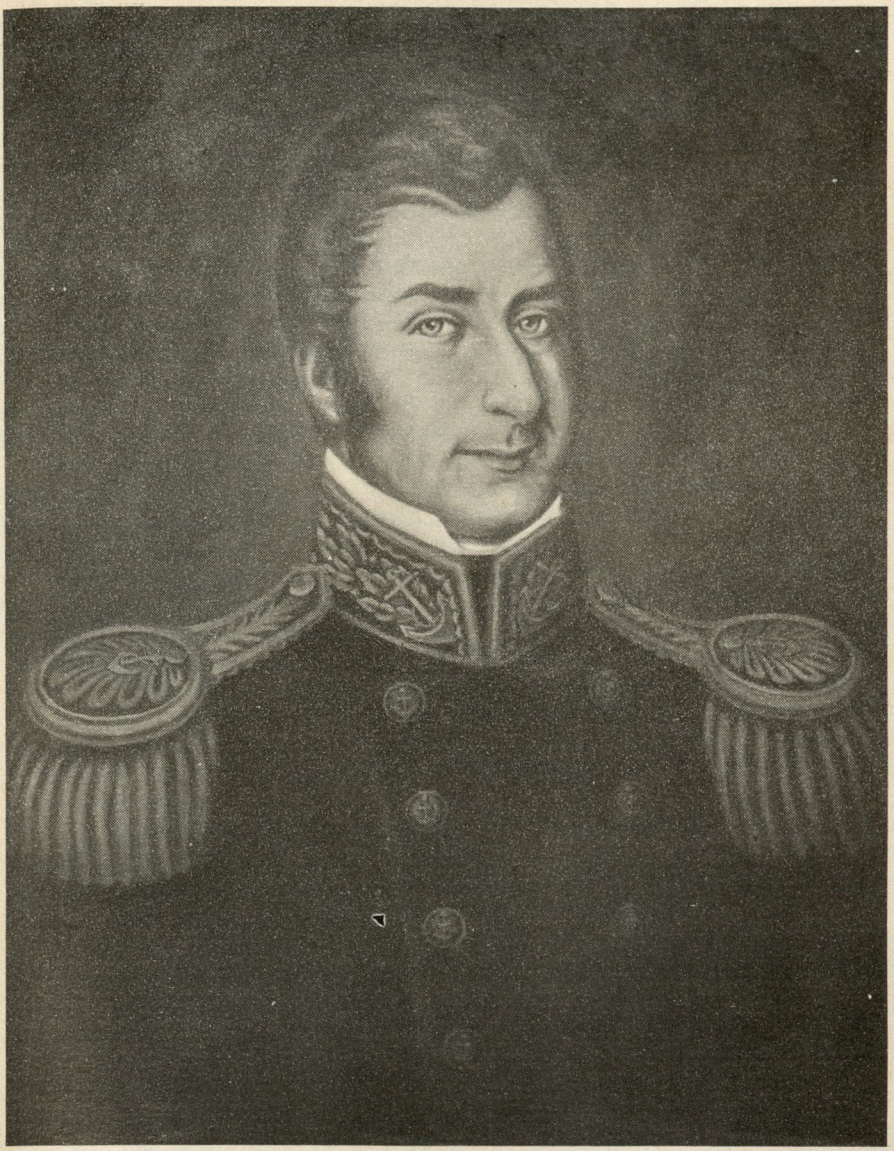
Teniendo muy presente que la intención del sacerdote jesuita no fue exclusivamente dedicada a plasmar una imagen ecléctica de la realidad socio-política americana, sino —de manera principal— orientada a levantar la conciencia revolucionaria de los "españoles americanos" o criollos para luchar por la emancipación de sus respectivas patrias y lograr independizarlas, el autor no considera la famosa carta de Viscardo y Guzmán únicamente como un documento erudito, destinado a hacer reflexionar acerca de la injusta situación existente y, justificando sus razonamientos, inclinarse a favor de la emancipación.

"La Carta de Viscardo —apuntó uno de sus biógrafos— fue escrita para que cumpla el papel de formar la conciencia del poblador americano en favor de la emancipación y como fundamento ideológico para justificar su actitud"[43].

El autor de esta obra va más allá dentro de su propia interpretación histórica: la Carta Viscardina involucra el tono ejemplar de la arenga; apela a la acción política; es una proclama que inspirada en profundos ideales, fuera de ser ecléctica en la mayoría de sus razonamientos, resulta incitativa para acelerar, enfáticamente por cierto, la toma de una decisión firme por la emancipación definitiva del dominio español, apoyada en el íntimo deseo de cada patriota y favorecida por la oportunidad innegable del caos político-económico peninsular. Y Viscardo, a lo largo de un detenido escogimiento de razones para justificar su proclama subversiva, no olvidó mencionar la que se gestaba en España y que vendría a través del mar: la amenaza de una acción naval ya decidida.

OTRAS REALIZACIONES DE ABASCAL

Después del ataque de Brown al Callao, Abascal instó al Tribunal del Consulado para que armase una escuadra con el fin de perseguir al corsario argentino desde que la tesorería real hallábase exhausta. Se alistaron 5 fragatas y 1 bergantín, gastándose más de 300,000 pesos en armar dichas naves con 126 cañones en total. Sus dotaciones que sumaban 980 hombres, se pusieron bajo el mando de un marino mercante español, D. Isidro Couseyro. Este jefe, suponiendo que Brown había retornado al sur para atacar Chile, zarpó hacia esas aguas en procura de batirlo pero sus intenciones se frustraron: para esas fechas —y como ya se ha visto anteriormente— el corsario había atacado Guayaquil, caído prisionero y negociado su rescate muy ventajosamente merced a la liberación de



El corsario argentino —francés de origen— comandante Hipólito Bouchard, quien secundó al comodoro Brown durante sus campañas de corso en el Pacífico contra los realistas entre 1815-1816. (Archivo: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

rehenes importantes (como el Gobernador guayaquileño de Mendiburu y su séquito) junto con la entrega de la *Gobernadora* y la *Candelaria* a cambio de su propia libertad, obteniendo también el pago del fuerte cupo que recibió en onzas de oro y del que ya se trató líneas arriba[44].

El 12 de diciembre de 1812 Abascal hizo zarpar una expedición naval rumbo a Chile bajo las órdenes del Brigadier de la Armada Española, D. Antonio Pareja, quien a la sazón se encontraba en Lima. Así se inició la reconquista de aquellos territorios revolucionados que luchaban por su independencia, tomándose la provincia de Concepción y comenzándose a operar sobre Santiago. Contrastes posteriores hicieron que las fuerzas de Pareja —cuyas tropas sobrepasaban los 2,000 hombres— perdieron el puerto de Talcahuano, así como la fragata *Tomás* con socorros enviados por Abascal obligando al brigadier español a retirarse a Chillán. Allí murió Pareja víctima de una enfermedad.

A la postre el coronel D. Mariano Osorio, después de una larga y sangrienta contienda, logró debido a la defección del General chileno Carrera, obtener el triunfo realista mediante la ocupación de Santiago a fines de 1814[45].

Otra realización importante —aunque de diferente índole— habida durante el extenso gobierno de Abascal fue la erección del Panteón General de Lima cuya construcción empezó el 23 de abril de 1807 prolongándose hasta el 31 de mayo de 1808 en que se inauguró. Su Director y Arquitecto fue el presbítero D. Matías Maestro, y tanto él como el Virrey sostuvieron tenaz lucha contra la costumbre inveterada de hacer sepultar los cadáveres en las iglesias hasta que, drásticamente, el gobernante tuvo que prohibirla en forma oficial.

El mismo presbítero antes mencionado, contando con el apoyo decidido de D. Joseph Hipólito Unanue y la eficaz ayuda del Virrey Abascal, inició la construcción del Colegio Médico de San Fernando el 18 de julio de 1808 tan necesitado en Lima.

Mientras que en España las Cortes ordenaban extinguir la Inquisición el 22 de febrero de 1813, al retornar el Rey Fernando VII de su prisión en Francia en marzo de 1814 volvió a restablecerla, anuló la Constitución de 1812, rehabilitó a los jesuitas en 1815 y, como ya se ha apuntado anteriormente, por Real Decreto expedido el 8 de febrero de 1816 autorizó que se armaran buques corsarios contra los estados americanos independientes.

En las postrimerías del gobierno de Abascal continuaban los intentos revolucionarios dentro de un clima de latente insurgencia: Lima, Ayacucho, Arequipa, Tacna, y sobre todo el Cuzco resultaron los focos principales. Buena parte de Sudamérica ardía en la fiebre independentista.

La Real Orden del 31 de julio de 1814 dispuso que Abascal hiciera escribir detallados apuntes históricos acerca de todos los sucesos acaecidos en la revolución sudamericana, refiriendo y comentando sus causas así como nominando a sus caudillos y colaboradores. Tal estudio se hizo y remitió a la Península, incluyendo la opinión virreinal sobre las innovaciones que convendría hacer en el sistema de gobierno de América[46].

De otro lado la Corona aprobó un proyecto —elaborado por Hipólito Unanue y recomendado por el Virrey— para proteger las empresas dedicadas a la caza de ballenas, liberándolas de toda especie de derechos y gabelas.

Antes de finalizar su mandato el de Abascal recibió en el Callao a la corbeta rusa *Souvarow*, barco que arribó a nuestro primer tenedero con una expedición científica a bordo.

El 7 de julio de 1816 entró en Lima el sucesor del anciano Virrey, D. Joaquín de la Pezuela. Cuatro meses más tarde Abascal —quien detuvo su viaje por hallarse llagado en un pie— zarpó el 13 de noviembre para Cádiz en la corbeta *Cinco Hermanos*, después de haber desempeñado el virreinato durante dos quinquenios y en épocas dificilísimas, con acierto, honradez y absoluta lealtad a sus principios humanos y políticos.

A su arribo a España se vio ascendido a Capitán General de los Ejércitos, miembro del Supremo Consejo y Cámara de Guerra, siendo relevado por el monarca del Juicio de Residencia.

D. José Fernando de Abascal y Sousa murió en Madrid el 31 de julio de 1821, a la edad de 78 años[47].

Notas al Capítulo XIII

1. CROIX, D. Teodoro de... *Memorias de los Virreyes.* Lima, 1859. T. V., p. 177.
2. PEREYRA, Carlos... *Breve Historia de América. México, D.F.,* 1958. Cuarta edición, p. 320-321.
3. VICENS VIVES, J.... *Historia de España y América.* Barcelona, Colaboradores: MERCADER RIBA, Juan. DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio HERNANDEZ SANCHEZ BARBA, Mario. T. IV, p. 458.
4. CROIX, D. Teodoro de... Op. cit., pp. 254-265.
5. Ibídem., pp. 264-265.
6. Ibídem.
7. VICENS VIVES, J.... Op. cit., p. 454.
8. GIL DE TABOADA LEMUS, Francisco... *Memorias de Gobierno.* Lima, 1859. T. V, p. 98.
9. DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín... *Historia Marítima del Perú.* Lima, 1974, p. 210. Vide: PERALES MEJIA, César... Revista de Marina del Perú, vol. 279, p. 615.
10. MELO, Rosendo... Historia de la Marina del Perú. Lima, 1907. T. I, p. 70.
11. MAHAN, Alfredo Thayer... *The Life of Nelson.* Boston, 1945, pp. 720-742.
12. MATRAYA, Juan... *El Moralista.* Real Orden del 18 de julio de 1797, pp. 453-454. Real Orden del 19 de julio de 1800, p. 469.
13. DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín. Op. cit., p. 216.
14. MATRAYA, Juan... Op. cit., p. 478. Referencia: Real Orden posterior del 18 de abril de 1802, en la que se dispuso "...que el ramo de hacienda de marina vuelva al estado que tenía antes del día 15 de diciembre de 1798". Vide: GUILLEN TATO, Julio... *Indice.* T. I, p. 313.
15. VALEGA, José M.... *Virreinato del Perú.* Lima, 1939, p. 107.
16. AVILES, MARQUES DE... *Memoria del Virrey del Perú.* Lima, 1901,

p. 62 (el subrayado es del autor). Ed. Romero. Imprenta del Estado, calle Ayacucho (Rifa), Nº 58.
17. Ibídem., p. 51.
18. Ibídem.
19. Ibídem., pp. 47-50.
20. VALEGA, José M.... Op. cit., p. 108.
21. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico Biográfico del Perú.* Lima, 1932. T. II, p. 321.
22. Ibídem., pp. 318-319.
23. AVILES, MARQUES DE... Op. cit., p. 65.
24. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., p. 330.
25. BROMLEY, Juan... *Recibimiento de Virreyes en Lima.* Lima, 1953. Revista Histórica, Organo del Instituto Histórico del Perú. T. XX, p. 107. Vide: MENDIBURU. Op. cit., p. 89.
26. PALMA, Ricardo... *Tradiciones Peruanas.* Completas. Madrid, 1961, p. 850.
27. Ibídem.
28. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., p. 86.
29. KINDER, Hermann-HILGEMANN, Werner... *Atlas Histórico Mundial.* Madrid, 1971. T. II, p. 55.
30. PEREYRA, Carlos... Op. cit., pp. 344-345.
31. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl... *La Carta a los Españoles Americanos.* Lima, 1972, p. 89.
32. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., p. 64.
33. Ibídem., p. 95.
34. PALMA, Ricardo... Op. cit., p. 853.
35. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., p. 98.
36. HURTADO LARRAIN, Homero... *Grandes Almirantes.* Valparaíso, 1935, p. 366.
37. Ibídem., p. 367.
38. DOCUMENTOS DEL ALMIRANTE BROWN. Buenos Aires, 1958. Referencia: La Gaceta de Lima, 31 agosto 1816. Doc. Nº 163. T. I, p. 255.
39. HURTADO LARRAIN, Homero... Op. cit., p. 368.
40. Ibídem.
41. PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl... Op. cit., p. 21, 22 y 48.
42. PEREYRA, Carlos... Op. cit., pp. 345-346.
43. VERGARA ARIAS, Gustavo... *Homenaje a Juan Pablo Viscardo y Guzmán, 1748-1948.* Revista de la Universidad Nacional de San Agustín. Arequipa, 1948. Nº 27. Cap. X, pp. 130 y 131.
44. MENDIBURU, Manuel de... Op. cit., p. 128.
45. Ibídem., p. 110.
46. Ibídem., p. 125.
47. Ibídem., p. 129.

Capítulo XIV

Las campañas navales de Cochrane y la Expedición Libertadora del Perú. Captura y rebautizo de la "Esmeralda": consecuencias históricas para nuestra Marina

PEZUELA: ALBORES DE LA INDEPENDENCIA

D. Joaquín de la Pezuela y Sánchez, Teniente General de los Reales Ejércitos, primer Marqués de Viluma y Caballero Gran Cruz de la Orden de Isabel la Católica, fue el penúltimo Virrey del Perú. Su gobierno abarcó desde el 17 de agosto de 1816 —fecha de su entrada pública en Lima a la que había llegado el 7 de julio— hasta el 29 de enero del año 1821, en que se vio obligado a resignar el mando debido a la presión que sobre él ejercieron los jefes militares españoles ante la llegada al Perú de su futuro Libertador el General D. José de San Martín Matorras[1].

Su mandato puede ser considerado como de exclusiva naturaleza militar, puesto que hallóse absorbido por los acontecimientos que precedieron a la libertad e independencia del Perú, dejándole escaso tiempo disponible para otros quehaceres distintos e inherentes a su alta posición de gobernante.

Su precedecesor, el de Abascal y Sousa, en sus oficios de renuncia habíalo recomendado al monarca como el más digno para reemplazarlo en el cargo virreinal, logrando al fin su propósito al expedir D. Fernando VII su Real Cédula del 14 de octubre de 1815 (nombramiento en calidad de interino), y posteriormente, en 20 de marzo del año 1816, ratificándolo en propiedad[2].

Pezuela hallábase al mando de las tropas realistas que combatían a los insurgentes en el Alto Perú, cuando se enteró oficialmente de su nueva situación.

Durante su período de gobierno uno de los sucesos revolucionarios más importantes fue la ejecución en la Plaza de Armas de Lima, de los patriotas Espejo, Alcázar y Gómez; entre los aconte-

cimientos navales destacados cabe citar el desembarco de la Expedición Libertadora de San Martín en Pisco; las excursiones del Almirante Sir. Thomas Cochrane frente a nuestras costas, así como el audaz apresamiento de la fragata española *Esmeralda* en aguas del Callao con el jugoso botín de 2,000.000 de pesos. Respecto de los hechos militares que precedieron a los últimos citados, cabe recordar la defección del batallón "Numancia"; la derrota sufrida por el general español O'Reilly —el que un mes más tarde se suicidó lanzándose al mar— y también, la noticia recibida en Lima acerca del inicial descalabro sufrido por los patriotas en Cancharrayada que se comenzó a celebrar en grande con inmenso regocijo de los realistas. Dicho aviso, como solía acontecer en aquellos tiempos, llegó a nuestra capital con manifiesto retraso.

Casi simultáneamente un barco que venía del sur portando correspondencia de interés, trajo entre ella la comunicación oficial anunciando la gloriosa victoria patriota obtenida en Maypú, después de dieciséis días del desastre en Cancharrayada y en tierras argentinas pertenecientes a la provincia de Mendoza. Más tarde, y ya en parajes chilenos cercanos a Santiago, el 12 de febrero de 1817 los ejércitos patriotas obtendrían el triunfo de Chacabuco. Ambas batallas aniquilaron el dominio español en Chile y durante el gobierno virreinal que en el Perú ejercía D. Joaquín de la Pezuela.

De otro lado, azotó duramente a nuestra capital una epidemia de fiebre amarilla y vómitos negros, sufriéndose también en todo el territorio bajo su mando una gran carestía de trigo. Mediante una Real Cédula se abolieron las injustas mitas, y sobre asunto muy distinto, se importaron de Inglaterra cuatro máquinas a vapor para desaguar las minas de Cerro de Pasco que se habían inundado.

ESFUERZOS VIRREINALES: AUMENTA LA ESCUADRA

Cuando el Virrey de la Pezuela tomó posesión del mando el 7 de julio de 1816, el estado de la Hacienda Pública de Lima era alarmante. En su Manifiesto sobre su separación del mando el 29 de enero de 1821 consignó la existencia de un déficit anual de 347,060 pesos, cuya acumulación sucesiva arrojaba "la espantosa suma de 11,247,463". Añadía, luego de exponer diversas cifras relacionadas con las entradas de Aduana, gastos ordinarios, consumos y adeudos, que "eran unos datos que comprobaban las mortales angustias en que los Ministros me pintaron por su oficio número 10, el estado de la Hacienda Pública de Lima"[3].

En el mismo documento afirmó el propio Virrey que el bergantín *Potrillo*, de guerra, cuatro lanchas cañoneras desguarnecidas y varadas y la corbeta *Sebastiana* que se hallaba en Chile a las órdenes de su Capitán General y sostenida por aquellas cajas, "for-

maban el poder naval que se enseñoreaba sin oposición del Mar del Sur".

Sin embargo y a raíz de la amenaza corsaria argentina sobre Tumaco (Nueva Granada), las autoridades políticas norteñas junto con las militares tomaron diversas precauciones para reforzar las defensas de Malabrigo, poniendo también especial cuidado para que los vigías de ese puerto, Moche y Guañape, redoblaran su continua observación ante cualquier peligro proveniente del mar.

De acuerdo con el giro que tomaban las circunstancias y las noticias veladas que se filtraban acerca de una expedición naval que se preparaba en el Sur contra el Callao, el Virrey de la Pezuela realizó esfuerzos considerables para incrementar el número de buques artillados de su paupérrima escuadra, logrando su propósito de manera cabal. Fue así como en 1819, y previniendo las incursiones del Almirante Cochrane —quien a la sazón acababa de recibir el mando de la escuadra chilena en el Pacífico— las fuerzas navales de Pezuela se integraban como indicamos:

Fragatas *Esmeralda* y *Venganza* de 44 cañones cada una; corbeta *Sebastiana,* de 34; bergantines *Pezuela* y *Maypú* además del viejo *Potrillo,* con 18 piezas de artillería, goleta *Montezuma,* de 7; pailebote *Aránzazu* de 5 cañones y 26 lanchas cañoneras, fuera de seis buques mercantes armados en guerra que eran: la *Resolución,* con 36 piezas; la *Cleopatra* de 28; el *San Fernando* que montaba 26 cañones; la *Mocha,* con 20, y finalmente, el *Huarmey* y el *San Antonio,* con 18 cada uno.

Tal escuadra, que tangibilizaba el gran esfuerzo virreinal para aumentar su poder naval, totalizaba 350 cañones[4].

LAS CAMPAÑAS NAVALES DE COCHRANE SOBRE EL CALLAO

El 28 de noviembre de 1818, a bordo de la barca mercante *Rosa de los Andes,* arribó a Valparaíso Lord Thomas Alexander Cochrane procedente de Londres. Era un experimentado y valeroso marino inglés y ex parlamentario por el Condado de Westminster, de carácter sumamente independiente y audaz. Condecorado con la Orden del Baño por haber atacado y destruido a la escuadra francesa en 1809 usando 8 brulotes cargados de explosivos en Aix-Roads, posteriormente fue sometido a los tribunales acusado de haber hecho circular la noticia de la muerte del Emperador de Francia con el fin de efectuar algunas especulaciones bursátiles. Habiendo sido condenado a presidio o a pagar una ingente multa de 2.500 libras, el propio pueblo londinense efectuó una colecta y pagó dicha cantidad.

Ofendido el gobierno inglés por tan acre e irrespectuosa censura que entrañaba un abierto reproche contra las autoridades, proce-

dió muy severamente y en forma drástica: Cochrane fue expulsado del Parlamento, privado de su título de Caballero de la Orden del Baño y borrado del escalafón de la Real Armada Británica.

Reelegido como representante de Westminster, no obstante su manifiesta popularidad resultó condenado a un año de prisión. Habiéndose escapado de ésta, se le recapturó y tuvo que pagar 1.000 libras para obtener plenamente su libertad.

Hallándose en tal situación, D. José Alvarez Condarco —representante del gobierno patriota chileno en Londres— le ofreció la misión de organizar la escuadra de aquella nueva república para lo cual se le nombraría Almirante de la misma. Cochrane aceptó[5].

Primera campaña.—El 25 de diciembre de 1818 asumió el mando naval de las fuerzas chilenas, izando su insignia de Vicealmirante en la fragata *O'Higgins*. El 16 de enero de 1819 (el historiador argentino Mitre estima que fue el 14 de dicho mes), zarpó del fondeadero de Valparaíso llevando como su segundo en el mando al marino bonaerense Blanco Encalada quien ostentaba el grado de Contralmirante. Su escuadra hallábase conformada por cuatro buques: la fragata *O'Higgins* con 48 cañones (insignia) capitaneada por Foster; la fragata *Lautaro* montando 46 piezas y al mando de Guise; el navío *San Martín*, de 60 cañones cuyo capitán era Wilkinson, y, cerrando aquel grupo de tarea, la corbeta *Chacabuco* con 20 bocas de fuego. Sumaban un total de 174 piezas y 1.131 tripulantes[6].

Habiendo arribado al Callao el 10 de febrero, en la isla de San Lorenzo Cochrane comenzó a proyectar —junto con su segundo, Blanco Encalada— diversos golpes de mano sorpresivos que constituían su fuerte. Entre ellos la captura de la *Esmeralda* (que no pudo llevarse a cabo hasta el 5 de noviembre de 1820, debido a la espesa niebla reinante durante su primera expedición). No obstante dicha eventualidad la fragata *O'Higgins* incursionó en el puerto para tratar de reconocer las fuerzas realistas, entablando con naves y fortalezas un cañoneo que no alcanzó mayores efectos durante las dos horas que tuvo de duración. Tales hostilidades, que resultaron totalmente estériles por lo brumoso del tiempo, pusieron de inmediato sobre aviso al Virrey de la Pezuela.

Este gobernante consignaría más tarde en su Manifiesto las siguientes frases al respecto:

"No pudo por entonces el enemigo llevar a cabo este su proyecto favorito, y limitándose a destacar su escuadra para hostilizar al Callao, creyó ésta sorprender el puerto el 28 de febrero de 1819 a la sombra de una niebla espesa mediante la cual se aproximaron algunos de sus buques sin ser vistos, casi al tiro de cañón del bergantín *Maypú* [corsario independiente que había sido apre-

sado por los realistas], donde me hallaba recorriendo en bahía todas nuestras fuerzas navales"[7].

Aquel día había sido pues el que precisamente escogió el Virrey para pasar revista a sus efectivos navales y ejecutar con ellas un zafarrancho de combate. Habiendo cesado el fuego más o menos a las once de la mañana, al aproximarse el *Maypú* a la isla de San Lorenzo avistó, entre la bruma y a sotavento, la difusa silueta de una fragata que llevaba izada la bandera española a manera de ardid. Al divisarlo, se puso en facha.

Los marinos realistas del *Maypú* la confundieron y creyeron que era una de sus naves. Hasta el propio Virrey, pensando lo mismo, pidió al comandante del bergantín que se acercara a aquella nave para reconocerla.

Mas la prudencia marinera del capitán y su instinto de hombre de mar prevalecieron. Respondióle al de la Pezuela que, teniendo a bordo a la primera autoridad del Perú, le estaba prohibido tal reconocimiento; también que con tal maniobra perdería el barlovento y llegaría muy tarde a su fondeadero. El Virrey desistió.

Y afortunadamente procedió así tan oportunamente. La fragata avistada no era otra que la *O'Higgins* (antes *María Isabel*), nave insignia de Cochrane que habiendo sido capturada por los marinos independientes con anterioridad, hallábase perfectamente armada en son de combate y era muy buena velera.

Con tal determinación adoptada a último minuto, D. Joaquín de la Pezuela se salvó milagrosamente de caer prisionero de aquel Almirante anglo-chileno cuya audacia y fama había hecho que los propios marinos españoles le asignaran el dantesco mote de "El Diablo". Por descontado que la bandera española que casi engañó a los realistas al verla izada en la fragata, no era otra cosa que una treta de guerrra de las que utilizaba Cochrane.

Como la niebla reinante en el Callao había separado a los barcos independientes, al oirse el cañoneo propio del simulacro de combate que dispuso el Virrey, aquellos estampidos atrajeron a los buques chilenos hacia las cercanías del cabezo de la isla San Lorenzo. Por razones de precaución debidas a la bruma aparecieron distanciados. Aquel 28 de febrero al que nos referimos líneas arriba, Cochrane con la *O'Higgins* —que era la nave más veloz— audazmente incursionó dentro de la bahía hasta ponerse a una distancia aproximada de 1.000 yardas de sus defensas. Siguió sus aguas la *Lautaro* capitaneada por Guise, dispuesta también a batirse con los barcos y fuertes chalacos. Durante el trayecto capturaron una lancha española que habíase quedado retrasada y que contaba con 20 hombres de dotación.

Aquel cañoneo entre uno y otro lado se prolongó durante unas dos horas, sosteniéndolo primero ambos barcos independientes y

luego sólo la *O'Higgins*, porque Guise resultó gravemente herido y la maniobra de su segundo comandante hizo que la *Lautaro* se saliese de la línea de batalla.

Los realistas contaban con unos 250 cañones en activo funcionamiento y con balas de grueso calibre[8].

Al siguiente día y una vez reparadas las ligeras averías que sufrieron, ambos buques repitieron su ataque pero esta vez sobre las lanchas obligándolas a retirarse. El *San Martín* y la *Chacabuco* se mantuvieron en las afueras del puerto.

Habiéndose frustrado un ataque con brulotes que posteriormente preparó Cochrane en San Lorenzo, se dirigió luego a Huacho por víveres para su escuadra. Apoderándose en seguida del puerto continuó su campaña hasta Supe capturando al bergantín francés *Gazelle*, mala presa que obligó posteriormente al gobierno de Chile a pagar 200.000 pesos de indemnización. En las proximidades de la isla de San Lorenzo dejó a la corbeta *Chacabuco* vigilando el puerto y para avisar cualquier peligro. El 1º de abril y en el paraje citado, se le incorporó el Contralmirante Blanco Encalada con el *Galvarino* y el *Pueyrredón*, de 22 y 16 cañones respectivamente. También se integró a su fuerza el *San Martín*.

Mientras tanto continuó su navegación hacia el Norte, efectuando el 14 de abril un desembarco y la toma de Paita, acciones exitosas que fueron dirigidas por el propio comandante de la *O'Higgins*, capitán Foster. Con la mencionada operación dio Cochrane por finalizada su primera campaña, enrumbando luego al Callao para levantar el bloqueo. Sin haber encontrado a su segundo, Blanco Encalada, desde que éste había zarpado rumbo al sur en busca de víveres y aguada para los barcos que obedecían sus órdenes, el Vicealmirante Cochrane puso proa a Valparaíso dando fondo en dicho puerto el 17 de junio de 1819.

En honor a la verdad la primera campaña no fue todo lo eficaz que se esperaba, pero no dejó de rendir algunos frutos apreciables; fuera de los logros anteriormente anotados, las fuerzas de Cochrane llegaron también a capturar la goleta *Montezuma*, algunos buques mercantes, así como diversas cantidades de víveres que en ellos había y otras especies diversas. "Su valor no bajaría de 500,000 pesos"[9].

Mas estratégica y tácticamente Cochrane había conseguido encerrar a la Escuadra Virreinal en el Callao, estableciendo una suerte de disuasión ante su demostración de fuerzas y disminuyendo ostensiblemente el nivel moral de la marina realista.

Segunda Campaña.—Cuando la Escuadra Patriota de Chile arribó a Valparaíso, las dificultades económicas para sufragar su realistamiento se pusieron de manifiesto: el valor de las presas conseguidas habíase cedido casi totalmente a sus captores; la lenta

enajenación de los restantes valores disponibles no satisfacía las necesidades tendentes a alistar la nueva fuerza naval expedicionaria; la deserción de las dotaciones habíase propagado y el erario gubernamental se encontraba exhausto.

Sin embargo —y teniéndose noticias fidedignas acerca del zarpe de dos navíos de línea y una fragata, que España enviaba al Pacífico para reforzar la Escuadra Virreinal— se hizo un gran esfuerzo tanto de parte del gobierno como del pueblo. Así, al cabo de tres meses se contó con la fuerza naval que se requería para emprender la Segunda Campaña.

Mientras tanto en el Perú, sabedor el Virrey de la Pezuela que la Escuadra Independiente volvería para reanudar sus ataques y esta vez utilizando nuevas armas capaces de causar grandes daños a sus buques, introducir el pánico mediante el incendio y explosión en los puertos y hacer que la población de Lima y alrededores se plegase a la causa de la independencia, trataba de reforzar sus efectivos navales y mantener la disciplina militar a todo costo.

Efectivamente el Vicealmirante Cochrane se preparaba en Valparaíso para su nueva campaña; para atacar e incendiar los buques realistas existentes en el Callao. Pensaba emplear, como principal agente de destrucción brulotes y cohetes a la Congréve, similares a los que con tanto éxito había usado el Almirante Nelson en Copenhague y que a él mismo le rindieron tan buen efecto al atacar a la escuadra francesa en Aix-Roads durante el año 1809, destruyéndola casi totalmente y haciendo que su gobierno le reconociera tal hazaña otorgándole la Orden del Baño. Londres habíale admirado por su proeza. ¿Qué de extraño tendría el reeditarla esta vez en el Pacífico, revolucionando así el arte naval conocido en estas aguas?

Para ello hizo fabricar una gran cantidad de cohetes a la Congréve así como bombas en Valparaíso. Dicha labor la encargó a un técnico en la materia, Mr. Goldsack, bajo la directa inspección del Teniente Coronel Charles. La *Victoria* y la *Jerezana* estaban destinadas a servir de brulotes, para lo cual se les cargó del combustible apropiado. "Se calcula que el apresto de esta segunda expedición costó más de 400,000 pesos"[10].

En presencia del Almirante se verificó un ensayo en aguas del puerto chileno arriba citado, quedando aquel marino plenamente satisfecho. Su confianza le hizo escribir al Director O'Higgins antes de zarpar, asegurándole que haría arder a la escuadra española surta en el Callao "y que recibiría el parte de su destrucción el 15 de octubre sin falta"[11].

Finalizado el alistamiento que se había hecho con tanto ahinco, el 12 de setiembre de 1819 zarpó la escuadra independiente "combinada" —con sólo un buque argentino y chilenos los demás— de-

jando Valparaíso para enrumbar al Callao. Hallábase organizada del siguiente modo: la fragata *O'Higgins* (insignia) con el Vicealmirante Cochrane a su bordo; el navío *San Martín* llevando al Contralmirante Blanco Encalada, comandado por el capitán Wilkinson; las fragatas *Lautaro* e *Independencia,* cuyos comandantes eran Guise y Foster respectivamente; los bergantines *Araucano* y *Galvarino,* capitaneados por Crosby y Spry, convoyando todos a dos de las fragatas españolas apresadas anteriormente, la *Jerezana* y la *Victoria,* barcos destinados especialmente para ser empleados como brulotes contra la escuadra realista y el puerto chalaco.

En la misma fecha y simultáneamente dejaron Valparaíso otras tres naves independientes que, integrando una división y navegando en son de guerra, barajarían la costa hacia el sur en busca de los refuerzos navales que España había hecho zarpar desde la península para reforzar a la Escuadra Virreinal del Perú. Tal división estuvo integrada por el *Intrépido* (bergantín argentino) bajo las órdenes de Carter; el *Pueyrredón,* con Prunier, y la goleta *Montezuma* cuyo capitán era Casey.

Posteriormente se enteraría Cochrane —a través de noticias enviadas por sus corresponsales de tierra— que los refuerzos españoles habían navegado desde Europa con mala fortuna. El navío *Alejandro* tuvo que retornar a España para reparar averías causadas por el mal tiempo y la mar; el *San Telmo* naufragó en aguas del Cabo de Hornos; la fragata *Prueba* que era la nave restante, al pasar frente al Callao con intenciones de arribar en dicho puerto verificó que éste se hallaba asediado y bloqueado por los buques independientes y su entrada era suicida. En consecuencia continuó navegando hacia Paita y prosiguió hasta Guayaquil, asilándose en su parte más interna y difícil para resguardarse de cualquier peligro. Desde allí su comandante envió por tierra al Virrey de la Pezuela los partes correspondientes, informándole acerca de su presencia en el Pacífico y sobre la suerte que les cupo a las otras dos naves.

Pero continuemos con el grueso de la expedición de Cochrane. Al arribar al Callao el 28 de setiembre de 1819 y antes de desatar la acción bélica que tenía en mente, trató de parlamentar con el Virrey de la Pezuela proponiéndole un combate naval con fuerzas iguales y de cañón a cañón. Por descontado que tal desafío de corte medioeval no fue aceptado y tuvo como respuesta una cortante negativa.

Durante la noche del 1º de octubre se dio la orden de ejecutar un plan trazado con antelación en Valparaíso. Los bergantines independientes *Galvarino, Araucano* y *Pueyrredón* —reincorporado éste último a la escuadra patriota desde que operaba en el sur— remolcaron dentro del puerto otras tantas balsas preparadas para

lanzar cohetes a la Congréve y bombas, embarcaciones que hallábanse dirigidas por el Teniente Coronel Charles, el Mayor Miller y el Capitán Hind. El navío San *Martín*, la fragata *O'Higgins* y la *Lautaro* desatarían sus fuegos por el lado opuesto a las balsas, tomando ventaja de la confusión que originaría tan inesperado ataque. Mientras tanto la *Independencia* voltejearía por la rada en procura de aprehender a los barcos realistas que intentaran escapar[12].

Pero, por desgracia, esta operación tan bien organizada fracasó debido a algunos imponderables no previstos: humedad de la pólvora, mechas defectuosas, receso del viento reinante y otras dificultades que dieron al traste con el plan original desviando los temibles cohetes, haciéndolos estallar anticipadamente, y, lo que resultó peor, impidiendo maniobrar y avanzar tanto a los barcos remolcadores cuanto a los buques de artillería gruesa.

Respecto del mencionado ataque —como del que efectuó Cochrane el 5 de octubre de 1819 y que también se frustró— escribiría el Virrey de la Pezuela un año más tarde:

"Nada, sin embargo, avanzó en sus proyectos incendiarios: el honor de nuestra Marina sobresalió en siete ataques consecutivos, y desapareció aquél [refiriéndose a Cochrane] del puerto, dejándolo tan ileso como antes de presentarse en él"[13].

Esta momentánea ausencia de la Escuadra Independiente tenía una explicación: la diversificación de las operaciones navales llevadas a cabo por el Vicealmirante anglo-chileno durante su Segunda Campaña contra el poder realista, le llevó a extender su acción hacia el Norte y Sur del Callao. Frente a la ría guayaquileña sus fuerzas capturaron a las fragatas españolas *Aguila* y *Begoña*, tomando mediante un desembarco la isla de Puná.

Durante los ataques, sobre el Callao principalmente, las bajas que tuvieron los combatientes de ambos lados fueron considerables debido al nutrido fuego que mutuamente se hicieron. La mala fortuna que acompañó a los patriotas hizo también que Cochrane —además de su expedición al Norte— dispusiera otra hacia el Sur, encomendándole el mando de la misma al Capitán Guise.

En efecto, el 8 de noviembre de 1819 el comandante de la fragata chilena *Lautaro*, D. Martín Jorge Guise, desembarcó tropas en el puerto de Pisco con el fin de hostilizar a las fuerzas realistas, y, cumpliendo órdenes del Vicealmirante Cochrane, "tomar aguardiente, vino, arroz y otros víveres indepensables" para la Escuadra Patriota. Su división naval hallábase también conformada por el bergantín *Galvarino* (ex *Hecate* que había armado el propio Guise en Inglaterra, de su peculio y antes de venir a América), así como del *Jerezana*. Llevaban a su bordo 220 soldados para dicha operación anfibia. A éstos se añadieron miembros de las tripulaciones, sumando un total de 313 hombres.

Siguiendo el parte oficial de Guise los realistas contaban con 300 jinetes, 600 infantes y 2 piezas de campaña.

La lucha fue cruenta y denodada por ambas partes. Del lado independentista destacaron los capitanes Gútike, Wilkinson, Hind y Spry (comandante del *Galvarino*), así como los oficiales Urquiza, Riveros, Robertson, Gibbson, Freeman, Sheperd y el guardiamarina Gull; se distinguieron especialmente el Mayor Miller (gravemente herido) y el Teniente Coronel Charles (muerto en acción). Guise dirigió brillantemente el ataque, destruyó el fuerte pisqueño y mucha de la propiedad realista, logrando apoderarse de parte de los 16.000 cancos de pisco existentes en almacenes antes de incendiar éstos y retirarse de aquellas aguas con sus heridos, después de haber obtenido un indiscutible triunfo para los independientes[14].

Por la circunstancia de que mientras los marinos de Cochrane empeñados en bloquear el Callao, descuidaban el litoral sureño y los realistas reforzaban allá sus posiciones, la Escuadra Patriota tuvo que abandonar momentáneamente nuestras aguas para poner proa al Sur. Recaló en Valdivia el 18 de enero de 1820. Izando bandera española como engaño la *O'Higgins* pretendió atacar el puerto sola. Fue rechazada por el fuego de sus quince fortalezas (1.800 hombres y 200 cañones). Cochrane enrumbó a Talcahuano con sus buques, capturando en el trayecto al *Potrillo*[15].

LA CONQUISTA DE VALDIVIA: TOMA DE CORRAL

No había transcurrido todavía un mes desde su primer ataque a Valdivia, cuando el Vicealmirante Cochrane decidió repetirlo sorpresivamente y empleando uno solo de los barcos a sus órdenes: la fragata *OHiggins* (buque insignia de la escuadra chilena independentista bajo su mando), nave fuertemente artillada y magnífica velera cuyo nombre fue originalmente el de *María Isabel* pero que dos años antes había sido capturada a los españoles en Talcahuano, por el Contralmirante Blanco Encalada a mediados de 1818.

Refiriéndose justamente a tan brillante acción naval, casi medio siglo más tarde y en las "Memorias de Lord Cochrane" impresas en 1863, su autor consignó un párrafo que rezaba así:

El Ministro Zenteno, cuyas órdenes yo había faltado, dijo que la conquista de Valdivia "¡era el acto de un loco!" que merecí haber perdido la vida en el atentado, y que ahora debía perder mi cabeza por atreverme a atacar semejante plaza "sin instrucciones" y haber expuesto las tropas patriotas a semejantes riesgos".

Lo cierto fue que tal hazaña de Cochrane resultó coronada por el más completo éxito, despertando la admiración general y dando lugar a un hecho posterior que se enlazó estrechamente con la Historia Naval del Perú, cuando al capturarse la fragata realista



El almirante chileno (escocés de origen), Lord Thomas Alexander Cochrane. (Archivo: Museo Naval del Perú).

Esmeralda se le rebautizó con el nombre de *Valdivia*, en abierto homenaje a la proeza ejecutada por el Vicealmirante anglo-chileno.

Como en la toma de la *Esmeralda* en aguas del Callao el 5 de noviembre de 1820 —y mientras Cochrane hallábase herido— tocóle al comandante Guise dirigir el asalto y culminarlo brillantemente, algunos de sus oficiales adeptos reclamaron el derecho que le asistía para ser el epónimo de dicha fragata. La violenta reacción de Cochrane ante tal actitud indisciplinada tuvo como consecuencia que Guise y los suyos, que contaron con el tácito apoyo de San Martín, formasen cuadro aparte para integrar la futura Marina de Guerra del Perú cuya independencia se gestaba por aquel entonces.

Dentro de nuestra interpretación histórica citamos este hecho como un antecedente mediato referente al origen institucional de la Armada Peruana. Proseguimos con el relato:

La provincia meridional chilena de Valdivia, que bañada por el río de su nombre —navegable por embarcaciones mayores a lo largo de unos 18 kilómetros, hasta su desembocadura y desde aquel puerto principal— posee otros menores que son Corral, Chaihuín y Río Bueno.

El 3 de febrero de 1820 se volvió a presentar en dicho paraje la fragata *O'Higgins* obedediendo órdenes directas y personales del Vicealmirante Cochrane. Aprovechando la noche y junto con Beauchef y Miller, comandando un total de 340 hombres, procedieron a tomar los fuertes dentro de un bien planeado asalto a la bayoneta, que, por lo atrevido e inesperado, resultó completamente exitoso.

"La toma de Corral —apuntó el historiador naval chileno, Hurtado Larraín— es uno de los hechos de armas que más honra la brillante hoja de servicios de Lord Cochrane. Después de algunos días de reposo —prosiguió dicho marino— resolvió atacar el puerto fortificado de San Carlos de Ancud; pero muy bien defendido por el Coronel Antonio de Quintanilla, hubo de regresar a Valparaíso contrariado por el fracaso de sus heroicos esfuerzos"[16].

LA EXPEDICION LIBERTADORA DEL PERU: TERCERA CAMPAÑA

Como la Tercera Campaña Naval del Vicealmirante Cochrane sobre el Callao se desprendió y fue un prohijamiento histórico del magno esfuerzo sanmartiniano en pro de la independencia del Perú, la consideramos como directa consecuencia de aquella univalente operación anfibia, ideada, gestionada y llevada a cabo exitosamente por D. José de San Martín, quien para el efecto de traer hasta aguas peruanas tan considerables fuerzas navales y terrestres, fue nombrado por el Gobierno de Chile Generalísimo de Mar y Tierra,

subordinando con tal medida a Cochrane bajo el mando militar del ilustre argentino.

En efecto, apenas zarpó de Valparaíso la Expedición Libertadora del Perú el 20 de agosto de 1820, San Martín como su Comandante y Capitán General —quien ya había remitido un Pliego de Instruciones a Cochrane— dejó asentado en dicho documento para conocimiento de aquel marino quien lo leyó en alta mar, que estaba obligado a actuar obedeciendo sus órdenes y ceñido "a la más exacta observancia del mismo, bajo toda especie de responsabilidad"[17].

Cuando lo hizo, dado su violento carácter, el prestigio adquirido como marino valeroso y competente así como las indisimuladas facetas de su egocéntrica personalidad, el revés que experimentó Cochrane fue muy duro. Máxime teniéndose en consideración el antecedente de que, mientras el Gobierno de Chile realizaba innúmeros esfuerzos para alistar la Expedición Libertadora del Perú dicho Almirante habíale solicitado expresamente que le concediera el mando en jefe de toda ella, esto era decir, terrestre y naval. Cambio tan brusco e inesperado en la decisión político-estratégica que se tomó finalmente, tuvo que despertar en su pecho un natural sentimiento de frustración y descontento que fue el origen de sus futuras rivalidades con San Martín. Sobre todo si, como jefe naval de alto rango, le era imposible borrar de su recuerdo sus recientes triunfos obtenidos en 1819 al mando de la Escuadra de Chile, sus ataques con artillería, cohetes y brulotes sobre los realistas en el Callao, sus audaces bloqueos de ese puerto, y, en adición, la exitosa toma de Valdivia al sur de Chile, plaza reputada por aquellos tiempos como el "Gibraltar de América".

Y esta última e increíble hazaña —llevada a cabo realmente entre el 4 y 5 de febrero de 1820, después de haber arribado subrepticiamente al puerto el día 3 para esperar la noche— la había conducido prácticamente solo y con su buque insignia la fragata *O'Higgins*, desde que la posterior colaboración que alcanzaron a prestarle el *Montezuma* y el *Intrépido* (único barco argentino, que se fue a pique), si bien le ayudaron a culminarla únicamente respaldaron con buenas intenciones el indiscutible meollo de su gran proeza.

El Gobierno de Chile le había defraudado. Sin haber cursado respuesta a su solicitud para obtener el mando en jefe, le hizo entender cortésmente que si se obstinaba, podría ser reemplazado cómodamente por otro marino inglés. El candidato de fuerza era Guise, quien "apoyado por Spry y una parte de la oficialidad inglesa, le hacía oposición, y de aquí el rencor que él abrigó siempre contra estos dos marinos"[18].

El altivo Cochrane estuvo a punto de ser destituido por el Gobierno de Chile. San Martín —con su intervención personal— le salvó de este ultraje. Cochrane se resignó a obedecer al final.

Se inicia la Expedición hacia el Perú.—Tal como se apuntó anteriormente, en la tarde del 20 de agosto de 1820 zarpó de Valparaíso aquella armada entre salvas de artillería y enarbolando la bandera chilena. Al dar este paso tendente a decidir los destinos de la América del Sur, el gobierno mapochino no solamente abordó una empresa digna de la gratitud sudamericana, sino que también dio inteligentemente una salida política a la angustiosa situación imperante dentro de su independizado territorio. El erario nacional hallábase exhausto puesto que mal podía soportar el pago y manutención de más de 8.000 hombres que integraban el Ejército Libertador. Cochrane exigía continuamente dinero para los salarios de sus dotaciones, y a la par, consciente de su prestigio ambicionaba el mando total de las fuerzas libertadoras. San Martín —apuntó uno de sus biógrafos— "era el Cochrane de tierra", que acostumbrado a subvencionar sus tropas con esfuerzos propios como lo demostró en Mendoza y en Cuyo, no insistía en obtener ayudas económicas sumamente gravosas para el nuevo Estado, sino, más bien, ansiaba el poder para alcanzar la gloria, y con ella, el sueño de un nuevo teatro de operaciones, dispuesto a jugar entero en favor de la libertad oprimida cuyo centro nervioso radicaba en la capital del Perú. Ya desde 1814 y cuando se hallaba comandando el ejército en Salta, había adelantado en una carta a Rodríguez Peña sus pensamientos el 22 de abril:

"...Ya le he dicho a Usted mi secreto. Un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile y acabar allí con los godos, apoyando un gobierno de amigos sólidos para acabar también con los anarquistas que reinan. *Aliando las fuerzas, pasaremos por mar a tomar Lima; ese es el camino y no éste, mi amigo. Convénzase Usted de que hasta que no estemos sobre Lima, la guerra no se acabará*". (A).

Todas las dificultades anteriormente mencionadas y muchas otras que no son del caso citar en pro de la brevedad, fueron allanadas por el Gobierno de Chile al disponer el zarpe de la Expedición Libertadora del Perú. Prosigamos con ésta:

Sus buques de guerra fueron 8, con un total de 236 cañones. Las dotaciones de estos barcos sumaban 1.538 hombres —entre ingleses y chilenos, contando infantes de Marina— con víveres para 6 meses.

Los barcos transportes de tropas, armamento y pertrechos, totalizaban 14 y llevaban raciones para 4 meses de campaña, con un desplazamiento de 7.000 toneladas sumando todo el conjunto. Com-

---

(A.).—El subrayado es nuestro.

pletaban dicha fuerza naval 11 cañoneras. Anotamos a continuación los nombres de los buques principales; así también, algunos datos adicionales tomados de la Lista que oficialmente se imprimió:

Lista de los buques destinados a la expedición libertadora del Perú

Almirante de la Escuadra

LORD COCKRAN (sic.)

Buques	*Cañones*	*Hombres*	*Comandantes*
Ohigins (sic.) ...	50	330	Capitán Crosbie
San Martín	64	400	„ Wilkinson
Lautaro	36	254	„ Gaizo (sic.)
Independencia ...	32	210	„ Foster
Galvarino	18	116	„ Spry
Araucana	16	96	.....
Pueyrredón	10	72	.....
Montezuma	10	60	„ Gornig (sic.).
	236	1.538	

De toda la tripulación de estos buques, una tercera parte es de buenos marinos ingleses, otra de los mismos chilenos, y la restante de soldados de marina.

Comandante y Capitán General de la Expedición Libertadora del Perú

D. JOSE DE SAN MARTIN

Transportes	*Regimientos*	*Comandantes*	
Santa Rosa	Granaderos cab.	Alvarado	
Consecuencia	Cazadores	Necochea	
Minerva	Artillería 28 pz.	Borgoñe (sic.)	*Tropas de Buenos-Ayres*
Magdalena	Comp. coheteros	Hind	
Emprendedores	Regimiento Nº 7	Conde	
Gaditana	„ Nº 8	Martínez	
Geresana (sic).	„ Nº 4	Desa (sic.)	
Perla	Infantería Nº 2	.....	
Dolores	„ Nº 4	Sánchez	*Tropas de Chile*
Peruana	„ Nº 5	Larrasabal (sic.)	
Máquina	„ Nº 1	Thomson (sic.)	*Tropas de Chile*
Aguila			
Terrible			
Golondrina			

Total de toneladas de los transportes 6.500.

Suma de las fuerzas	5.600
Tripulación de buques	1.538
Total de la gente	7.138

Precedía la formación la fragata *O'Higgins* a cuyo bordo iba el Almirante Cochrane, llevando como escolta de avanzada a la *Lautaro* y al *Galvarino*. Seguían doce transportes en columna y con tropas de desembarco. Continuaban los restantes acarreando el material de guerra, flanqueados por la *Montezuma* y la *Araucana*, y siguiendo sus aguas el *Pueyrredón*, precediendo la formación en línea de las once lanchas cañoneras. Cerrando todo el conjunto y navegando en conserva el navío *San Martín*, con el Generalísimo y su Estado mayor, mientras la *Independencia* resguardaba con gracia velera y muy ágilmente al matalote de popa.

Durante una navegación de 18 días que cubrió sin contratiempo alguno 1.500 millas náuticas, el General en Jefe estudió detenidamente con sus oficiales los planes más valederos y tomó sus decisiones. Las exigencias que habrían de cumplir eran, en forma muy escueta, las siguientes:

Primera.—Evitar, cuando se desembarcara, establecer contacto con el enemigo, desde que la demora en consolidar una cabecera de playa traería consigo una peligrosa desproporción de fuerzas.

Segunda.—Se trataría más bien de llamar la atención de los realistas en diferentes puntos, para distraerlos desde un principio con el fin de evitar su reconcentración y el consiguiente ataque de rechazo.

Tercera.—Finalmente, se debería revolucionar al país para robustecer la acción de los expedicionarios, ya que merced a dicha actitud podrían mantenerse en territorio peruano.

Tales resultados se obtendrían operando parcialmente en la sierra del Sur; estableciendo una base de operaciones en el extremo norte de sus avanzadas, y, sin perder el dominio del mar —para evitar cualquier ataque por ese lado— ir estrechando el cerco alrededor de la capital para lograr ocupar Lima sin haber menguado considerablemente sus efectivos principales de desembarco.

Al decidir que se efectuara la Expedición Libertadora, el Gobierno de Chile habíase dirigido previamente al General D. Simón Bolívar quien dominaba a la sazón en Nueva Granada, con el fin de pedirle que concentrara su poder militar en un punto del norte. De obtenerse tal propósito, las dos extremidades del esfuerzo patriota quedarían consolidadas, así los realistas resultarían copados y aislados en un sector mediterráneo del hemisferio sudamericano, carentes de comunicaciones con la metrópoli y sin mayores posibilidades de ayuda desde que los patriotas poseían el dominio del mar.

El detenido examen de estas y otras razones que no son del caso pormenorizar, llevó a San Martín a la decisión de desembarcar

en Pisco pese a la disconformidad exteriorizada por Cochrane. En sus "Memorias" escribiría este marino: "Por qué motivo obraba así, no pude saberlo entonces".

Más tarde, lo supo, al comprobar que el éxito coronaba los lineamientos secretos de aquel bien meditado plan. Justo es decir en pro de la verdad histórica, que pese a sus personales desavenencias Cochrane no vaciló en hacer justicia a San Martín, alabando su habilidad y prudencia para conducir acertadamente las operaciones de invasión.

Así pues, resumiendo siempre vastedades históricas que extenderían demasiado los límites de esta obra, diremos que en la tarde del jueves 7 de setiembre de 1820 y a las seis y media en punto la Escuadra Libertadora procedió a fondear anclas en la bahía de Paracas que distaba unas dos leguas del puerto de Pisco, alistándose de inmediato para desembarcar hombres, armas y pertrechos durante esa misma noche, operación que se vio favorecida por la claridad que sobre el paraje les brindó la Luna.

Botes, lanchas y "jangadas" (barriles entrelazados horizontalmente), se utilizaron para acelerar la maniobra del desembarco de tropas y el desembarque del parque, víveres y otros menesteres necesarios para emprender y sostener la operación militar.

"Esa bahía, desde aquella fecha, cambiará de nombre, en recuerdo del gran acontecimiento. Ya no se denominará "bahía de Paracas", sino "de la Independencia"[19].

Debemos anotar que al arribo a la citada bahía se hicieron dos buenas presas que se hallaban fondeadas en la rada: los bergantines mercantes realistas *Cantón* y *Rebeca,* capturados por la fragata chilena *Independencia*[20].

Conformada la cabecera de playa e invadido el litoral pisqueño por el ejército expedicionario, San Martín inició su campaña terrestre enviando al Coronel Juan Gregorio de las Heras a apoderarse de Pisco y comisionando al del mismo grado, Juan Antonio Alvarez de Arenales, para que al mando de unos 1.000 hombres se dirigiese hacia el Callao.

A partir del 14 de setiembre de 1820, fecha en que llevó al cuartel general de San Martín en Pisco (el parlamentario y portador de pliegos del Virrey D. Joaquín de la Pezuela, Subteniente del Real Ejército D. Cleto Escudero) documentos dirigidos a la celebración de conferencias y al ajustamiento de estipulaciones de paz, se nombraron —de ambos lados— representantes autorizados para conocerlas, discutirlas y negociar los puntos de vista en pro de concretar una paz satisfactoria.

Mientras tanto rotas las hostilidades entre patriotas y realistas, la lucha continuó hasta el 26 de setiembre en que el de la Pezuela aprobó el Armisticio de Miraflores firmándolo en Lima a

las ocho de la noche. Enviado el documento a Pisco, San Martín lo ratificó el 30 del mismo mes, expidiéndose las órdenes pertinentes por tierra y mar para hacer efectivo el alto durante aquella guerra, en espera de los resultados posteriores para concertar las negociaciones de paz.

Mas éstas pese al acercamiento que entre ambas partes significaron las entrevistas de Miraflores, fracasaron definitivamente al no llegarse a un acuerdo por la diametral oposición derivada del comprensible antagonismo entre realistas y patriotas.

El 26 de octubre de 1820, efectuado el reembarco del ejército en Paracas, la Expedición Libertadora se dio a la vela de madrugada para enrumbar al Callao.

Pero debido a los caprichos de la naturaleza y pese a la urgencia existente, la calma "chicha" imperante retrasó el viaje. Recién el 29 en la madrugada arribó la escuadra al Callao.

Tercera Campaña: disuasión naval.—Horas más tarde, a las nueve de la mañana del día 29, el Vicealmirante Cochrane se presentó a la entrada de la bahía chalaca con sus veinticinco naves en son de mar, sus tripulaciones formadas sobre las cubiertas, y, por orden expresa de San Martín, tanto los marinos como las tropas que aquellos buques transportaban en los que no eran unidades de guerra, hallábanse correctamente uniformados como esperando una revista o inspección estrictamente militar. Para ello la nave Capitana había dispuesto que vistieran tenidas de parada, transbordando inclusive gente a la *Dolores* y la *Minerva* (que venían con tripulaciones reducidas por haber desembarcado parte en Paracas), con el fin de dar a los observadores costeños una impresión de estética castrense y veterana.

En tales condiciones los ocho barcos de guerra y los diecisiete transportes (que incluían los bergantines capturados en Paracas), más que a efectuar una acción bélica directa hallábanse escenificando una suerte de espectacular disuasión, tanto para los escrutadores catalejos de los vigías realistas cuanto para el propio Virrey D. Joaquín de la Pezuela y sus asesores navales y militares. De otro lado, para el elemento patriota que había esperado ansiosamente el arribo de la Expedición Libertadora del Perú, aquella escena significaba una inmensa satisfacción así como un apoteósico incentivo, puesto que incrementaba su confianza en el porvenir de una cercana emancipación.

Algo más todavía hizo Cochrane en esta ocasión para asombrar al enemigo mediante una demostración de su "ojo marinero": separándose de la formación inicial con la *O'Higgins* y aprovechando el barlovento favorable, gobernó personalmente el timón de la fragata y cruzando por el "boquerón" (peligroso tramo entre la isla San Lorenzo y la costa, por el sur del Callao), irrumpió en



D. José de San Martín Matorras, Capitán General de la Expedición Libertadora del Perú. (Museo Nacional de Historia, Lima. Archivo: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

el puerto para cruzar luego por el centro de la bahía con el más completo éxito...[21].

La Escuadra Libertadora permaneció en impecable orden de fondeo frente al Callao y fuera del alcance de sus cañones durante todo el día 29. El historiador chileno Bulnes registró una explicación sobre dicha espera. Fueron sus palabras:

"En esos días debía verificarse en Lima una conspiración contra los españoles, que podía tener por consecuencia la separación del batallón Numancia y la pérdida del Callao.

"San Martín había tejido con cuidado los hilos de la revuelta; y como recibía seguridades de Lima de que no tardaría en estallar, se presentó delante del Callao para alentarla con su presencia y, en caso necesario, para apoyarla con un desembarco"[22].

En efecto, los patriotas peruanos de la capital dirigidos por Riva Agüero y López Aldana —con fondos facilitados por San Martín— trabajaban secretamente para poner en sus manos las fortalezas del Callao. Al parecer contaban ya con el apoyo del Comandante del batallón "Cantabria", D. Juan Santalla, y con el Teniente Coronel, D. Juan de la Cruz Cortínez (español y venezolano, respectivamente), siendo el último quien mandaba uno de los castillos del Callao.

Si bien Santalla era un peninsular de ideas liberales, cuya descomunal fuerza física sobrepasaba largamente a su inteligencia (se dice que doblaba un peso fuerte entre sus pulgares y rompía una baraja de naipes al primer intento), de la Cruz Cortínez era un hábil militar de intelecto superior, sudamericano y patriota. Entre ambos habían comenzado a sobornar a clases y soldados con dinero, haciendo también fabricar en Lima barras de fierro arponadas para clavar los cañones que defendían el lado de la "Mar Brava" y facilitar el desembarco de los expedicionarios. Mientras estos trabajos soterrados se efectuaban, el Virrey de la Pezuela tuvo vagos informes acerca de la conspiración que se tramaba, y, por orden suya, hubo cambios en la guarnición de los castillos[23].

Desafortunadamente el 29 de octubre en que se presentó frente al Callao la Escuadra Libertadora, aún no se habían ultimado los detalles finales de este audaz golpe que sigilosamente venía preparando San Martín. Debido a ello fue que surgió un cambio de planes dado que la espera no podía prolongarse, y como tampoco los planes navales de Cochrane eran viables por el momento, debido a que la inteligencia con los de tierra no se llegó a concretar. "Una parte de la escuadra permaneció bloqueando el Callao y el resto de ella con el convoy se dirigió a la bahía de Ancón, treinta y seis kilómetros al norte de Lima [30 de octubre]"[24].

Pero en la noche precedente Cochrane hizo penetrar en la rada a uno de sus barcos, varias lanchas cañoneras, una bombardera

con mortero y una máquina lanza-cohetes; en ágil bordada dispararon simultáneamente una andanada de proyectiles y cargas pirotécnicas sobre el obscurecido Callao, virando de inmediato hacia su propia escuadra para ponerse a buen recaudo de los fuegos que esperaban como réplica.

Y éstos no se hicieron esperar. Los realistas, atentos a un posible desembarco de los patriotas, iniciaron rápidamente un nutrido cañoneo sustentado por buques y fuertes de tierra, convirtiéndose la bahía en un infierno de disparos que se prolongó hasta cerca de las diez de la noche. A dicha hora los incursores recibieron la señal de retornar a la línea.

"La bahía —escribió Leguía y Martínez— se rebuja, solitaria y majestuosa, en la sombra y el silencio. Los realistas velan. Los patriotas, risueños y gozosos, duermen a pierna suelta"[25].

ABORDAJE Y CAPTURA DE LA "ESMERALDA"

Título aparte —durante la Tercera Campaña Naval de Cochrane— merece, sin duda alguna, la audaz proeza ejecutada por los marinos patriotas el 5 de noviembre de 1820 en la que se produjo la toma de la fragata realista *Esmeralda,* luego de un asalto naval a sable, machete y armas de fuego cortas, concebido y dirigido personalmente por el Vicealmirante Cochrane, a quien secundó el Comandante Guise hasta finalizar exitosamente la acción. Quince minutos antes de terminarse dicha hazaña llevada a cabo en aguas del Callao, y al ser herido Cochrane ante la escala del puente ya en pleno abordaje, Guise tuvo que reemplazarle en el mando hasta que terminó definitivamente la lucha empeñada.

Desde su primera campaña sobre el Callao y entre los diversos planes que había esbozado con el entonces su segundo en el mando, Contralmirante Blanco Encalada, contábase el audaz golpe de mano que recién pudo llevar a cabo durante noviembre de 1820. Hallando propicias las circunstancias en esta última oportunidad, todo quedó listo para ejecutarla durante la noche del 5 y sin dilación alguna.

Con 240 hombres escogidos y usando botes a remo para remolcar silenciosamente a otras tantas lanchas de desembarco, el conjunto navegaría en dos líneas: la primera bajo las órdenes del capitán Crosbie, y la segunda al mando del capitán Guise. Cada bote iría a cargo de un oficial, y, toda la formación, actuaría subordinada directamente al Vicealmirante Cochrane.

Los botes tendrían un cuidador cada uno, o un par de ellos de ser posible, para evitar que se fueran al garete durante el momento del abordaje. No debían abandonar dichas embarcaciones por ningún pretexto debido a que, luego de capturar la fragata, la operación proseguiría sobre los demás buques realistas capaces de

ser tomados. Estos eran dos bergantines de guerra que quedarían a cargo de los Tenientes Esmond y Morgell (veterano de Algeciras el último, así como especialista en el lanzamiento de cohetes Congréve)[26].

Al asegurar la fragata *Esmeralda* los marinos de la Escuadra Libertadora —como treta para engañar al enemigo— gritarían: "¡Viva el Rey!".

Y como todos los tripulantes de Cochrane, incluyendo al propio Vicealmirante y sus oficiales hallábanse uniformados de blanco y armados hasta los dientes para prevenir que sus ropas no fuesen reconocidas perfectamente en la obscuridad, las palabras de santo y seña serían: "Gloria y Victoria".

Sin abundar en el cuidadoso planeamiento de muchos otros detalles que se tuvieron en cuenta, añadiremos sólo que por orden de Cochrane únicamente la *O'Higgins* había quedado a la vista desde el puerto y retirádose el resto de su escuadra; que al pasar con sus embarcaciones menores cerca de la *Hyperion* (fragata inglesa), al vigía que gritó: ¡"Ah, del bote!" se le contestó: "¡Largo!", significándole que seguían su ruta y no se dirigían a bordo; que desde la fragata norteamericana *Macedonia,* intuyendo las intenciones que llevaban aquellos boteros les desearon buena suerte en voz baja. Cochrane y los suyos continuaron impertérritos hacia la *Esmeralda,* hasta llegar a su costado de estribor con las lanchas y botes de Crosbie y subir la escala con el Vicealmirante a la cabeza.

Simultáneamente y por la banda de babor, Guise y su gente abordaron el barco realista saltando sobre su cubierta.

"Cochrane y Guise abordan, simultáneamente la fragata, uno por babor y el otro por estribor. El centinela rechaza a Cochrane de un culatazo y lo arroja al bote, donde con el golpe se hace una herida en la espalda, y aguijoneado por el dolor y el coraje vuelve arriba, sube a cubierta, mata al centinela y grita: ¡Viva el Rey!"[27].

Ante estas manifiestas e incomprensibles contradicciones tan sutilmente ideadas por Cochrane —profundo conocedor de tretas navales inesperadas por sus adversarios— los marinos realistas no llegaban a comprender lo que ocurría. Al tratar de entender los sucesos de cubierta dejando sus hamacas y literas para hacerse presentes, inmisericordemente fueron pasados a cuchillo hasta obtener su rendición y entrega en manos de sus captores.

En el libro "Travels in South América" que escribiera W. B. Stevenson —secretario de Cochrane y participante en dicha acción— su autor confirmó la opinión que exteriorizamos acerca del audaz Almirante anglo-chileno en el párrafo que se transcribe:

"Era la intención de Lord Cochrane, de acuerdo con las instrucciones dadas, despejar la bahía de buques españoles; pero ha-

llándose herido y habiendo resistido el enemigo a bordo más de lo que se esperaba, el capitán Guise ordenó cortar el cable, con lo que la fragata comenzó a moverse de su fondeadero. Las baterías no dejaron de hacer fuego durante el encuentro, y cuando la Hyperion *y la* Macedonia *cazaron sus gavias para moverse fuera del alcance de las balas, el cañoneo aumentó. Estos buques izaron entonces dos luces: una en el pico de mesana y la otra en el botalón de foque como señales distintivas, lo que, observado por Lord Cochrane, ordenó que se izaran las mismas luces a bordo de la* Esmeralda: *de esta manera fue sacada del fondeadero; sin haber recibido más avería que la producida por la bala de la cañonera" (A).*

El fragmento anterior, al referirse a la herida que sufrió Cochrane y a la acción tomada por Guise para sacar a la *Esmeralda* del peligroso fondeadero corrobora, muy claramente por cierto, que éste último se hizo cargo de llevar a buen término la captura del barco español al haber *"resistido el enemigo a bordo más de lo que se esperaba"* (el subrayado es nuestro). Se adivina, entre líneas, que el estado físico de Cochrane ante lo prolongado de la lucha hizo que su segundo en el mando completara la hazaña que el Vicealmirante comenzó tan audazmente. Los méritos de aquella proeza quedaron pues repartidos, puesto que Guise tomó el comando durante el lapso más prolongado y hasta el término feliz de dicha acción, debido a que la herida de su jefe se produjo al ser rechazado éste de un culatazo que lo arrojó al bote abordador, originándole una caída que le perforó la espalda.

La brillante captura del buque que culminó exitosamente Guise, tuvo como se verá más tarde una importancia histórica indiscutible, puesto que se reflejó indirectamente en la formación de la Marina de Guerra Peruana. Unos 200 españoles fueron hechos prisioneros y se registraron en la dotación de la *Esmeralda* 160 bajas. Del lado patriota hubo 11 muertos y 30 heridos en dicho abordaje.

En el parte oficial que elevó Cochrane a San Martín, firmado a bordo de la fragata *O'Higgins* el 14 de noviembre de 1820 y conteniendo los detalles de la captura, expresóse así: *"La Esmeralda* monta 40 cañones, y no se halla en un estado indiferente, como se ha dicho, sino muy bien dispuesta y perfectamente equipada. Tiene tres meses de provisiones a bordo, a más de un repuesto de jarcia y otros artículos para dos años...". Más abajo continuó diciendo: "Yo espero que la toma de la fragata *Esmeralda*, asegu-

---

(A.).—Se refiere a que, cuando habían tomado posesión del alcázar, una cañonera española que estaba cerca de la popa de la *Esmeralda* hizo un disparo sobre ella, hiriendo gravemente a su capitán Coig y matando dos marineros ingleses.

rada por pertrechos, baterías y cañoneras, en una situación que se ha creído siempre inexpugnable, y a la vista de la capital, donde no se puede ocultar el hecho, producirá un efecto moral mayor que el que en otras circunstancias podría aguardarse".

Cochrane terminó su parte con un toque magistral: enviando —por intermedio de su Capitán General— un codiciado trofeo al Gobierno de Chile, con un rasgo triunfal muy bien calculado y que prendió sus frutos; en breve se dispondría rebautizar a la fragata capturada con el nombre de *Valdivia,* honrando así al Vicealmirante por su hazañaa llevaba a cabo al conquistar dicha plaza en los primeros días de febrero de 1820, acción naval brillante que comentamos en páginas anteriores y que bien merecía ser relievada oficialmente, cosa que no se había hecho hasta ese momento. Así el parte de Cochrane revivió sus especiales calidades de valiente y audaz marino, al dar cuenta de otro de sus éxitos para enmendar criticables olvidos, terminando su informe acerca de la capturada *Esmeralda* con las siguientes frases:

"Me es satisfactorio remitir a V.E el estandarte del general Vacaro [D. Antonio Vacaro, Brigadier de Marina y jefe de la Escuadra Virreinal con Pezuela], para que se sirva ofrecer a S.E., el Supremo Director de la República de Chile"[28].

La *Valdivia,* incorporada ya a las fuerzas navales libertadoras, fue puesta bajo el mando del Capitán de Navío D. Martín Jorge Guise, fautor indiscutible de su captura por la invalorable ayuda que prestó a Cochrane y que resultó decisiva.

MOVIMIENTOS DE LA ESCUADRA LIBERTADORA: DESEMBARCOS

De conformidad con los planes sanmartinianos y dándoles cobertura marítima a las tropas patriotas de tierra, el Vicealmirante Cochrane con toda la escuadra —incluyendo la fragata realista acabada de capturar— ordenó el día 8 de noviembre de 1820 zarpar hacia Ancón. Al día siguiente, llevando al tope el pabellón chileno que a decir del historiador Mitre "cubría la expedición con su responsabilidad nacional", todas aquellas naves en impresionante formación y llevando izados los buques de guerra gallardetes argentinos y peruanos (la bandera de nuestro país acababa de ser creada en Pisco por San Martín, conforme al decreto del 24 de octubre de 1820), volvieron a levar anclas con rumbo al puerto de Huacho para iniciar el desembarco de tropas. Dicha operación comenzó el 10 de noviembre, dándose por terminada el 12 en todo lo referente a la parte naval.

Aquella escuadra se componía de 8 buques de guerra con 247 cañones, sumando sus dotaciones un total de 1.928 hombres. La na-

ve Capitana era el *San Martín* que transportaba a su bordo al Capitán General epónimo de aquel barco. La Almiranta, llevando al Vicealmirante Cochrane que mandaba la fuerza naval, era la fragata *O'Higgins* que portaba su insignia; en ambos buques se hallaban embarcados los integrantes de los respectivos Estados Mayores militar y naval, comandantes: Wilkinson y Crosbie. Las unidades de guerra escoltaban a 30 auxiliares (16 transportes de tropas y 14 lanchones con material de guerra), siendo las primeras —fuera de las ya nombradas— las que a continuación se indica:

Fragata *Lautaro,* con 353 tripulantes y 46 cañones. Comandante Guise. Tomó su lugar Carlos Anderson.
Fragata *Independencia,* con 256 tripulantes y 18 cañones. Comandante: Roberto Foster.
Bergantín *Galvarino,* con 114 tripulantes y 18 cañones. Comandante: Juan Spry.
Bergantín *Araucano,* con 110 tripulantes y 16 cañones. Comandante: Guillermo Cater.
Bergantín *Pueyrredón,* de 220 toneladas y 16 cañones. Comandante: Guillermo Prunier, francés de origen.
Goleta *Montezuma,* con 87 tripulantes y 7 cañones. Comandante: Jorge Young.

El convoy de transportes, comandado por el capitán Délano, hallábase integrado por las fragatas *Emprendedora, Consecuencia, Gaditana, Dolores, Santa Rosa, Aguila, Mackenna, Libertad, Minerva, Jerezana, Perla, Peruana* y *Argentina;* además, por los bergantines *Potrillo y Hércules* junto con la goleta *Golondrina.* El desplazamiento total de éstos barcos auxiliares era de 7.178 toneladas.

Terminadas las faenas de desembarque del material de guerra y del aprovisionamiento logístico que se requería en Huacho, y habiéndose hecho fuerte el ejército patriota en tierra, el Vicealmirante Cochrane dio la orden de zarpar el 15 de noviembre de 1820 para dirigirse al sur: "El 15 volvimos a salir de Huacho —apuntó en sus "Memorias"— para renovar el bloqueo delante del Callao, que era lo único que podía hacerse" (A.).

La inferioridad naval de la escuadra realista era manifiesta y su poderío muy limitado ante la fuerza traída hasta estas latitudes por los patriotas, resultando incapaz de intentar oponérseles con probabilidades de éxito; contaba a la sazón con la fragata de 44 cañones llamada *Prueba,* comandada por el Capitán de Navío José Villegas; la *Venganza* de 34 piezas, con Juan Soroa; el bergan-

---

(A.).—"Estas frases revelan su descontento", escribió Elías Murguía en sus "Fuentes". Callao, 1958. Vol. I, p. 150.

tín *Maipú*, a cargo del Teniente Francisco Sevilla; le seguían la corbeta *Sebastiana*, el bergantín *Pezuela*, el pailebote *Aránzazu*, con 26, 18 y 6 bocas de fuego respectivamente, además de 5 lanchas cañoneras y otras embarcaciones menores obuseras. Los dos primeros buques zarparon para Méjico disminuyendo aun más aquella inferioridad.

Mientras tanto el Ejército Expedicionario de San Martín avanzaba hacia el norte y a la vez penetraba en la sierra peruana obteniendo seguidos triunfos. El Virrey de la Pezuela poco pudo hacer con sus tropas acantonadas y casi copadas en Asnapuquio; en Guayaquil ocurrió la incruenta revolución libertaria de los patrictas; el batallón "Numancia" defeccionó y se pasó al lado de los independientes; gran parte del país y de los alrededores de Lima se insurreccionaba; los jefes militares realistas ejercían presión para que renunciara el Virrey de la Pezuela, con el fin de substituirlo por La Serna, y sin haberse librado grandes batallas, la División de la Sierra iba a darse la mano con el Ejército Expedicionario que avanzaba en la costa...

A los tres meses de haberse iniciado la Campaña Libertadora del Perú, el poder realista se desmoronaba por doquier.

DISENSIONES EN LA ESCUADRA LIBERTADORA

Durante el tiempo posterior a la toma de la fragata —y ya entrado el año de 1821— Cochrane rectificó su parte inicial el 6 de abril del indicado *ut supra*, escribiendo lo siguiente: "La *Esmeralda* monta 44 cañones, en lugar de 40 como expuse en el parte de su apresamiento, cuando por hallarme herido no puede pasar personalmente a examinarla" (A.).

Teniendo en cuenta las facetas de su personalidad, amante del dinero y esencialmente práctica en asuntos económicos (recordemos su enjuiciamiento en Londres a principios de 1800, que por amañar operaciones en la Bolsa desembocó en prisión o multa, ser despojado de la Orden del Baño y borrado del escalafón de la Real Marina Británica), una de sus preocupaciones iniciales fue la de hacer tasar la nave capturada a los realistas en el Callao, y, adicionalmente, conseguir una rebaja por sus reparaciones.

"Habiendo sido avaluada la fragata *Esmeralda* [ahora *Valdivia*], conforme al método inglés, en la cantidad de ciento veinte mil pesos fuertes, debe agregarse —dijo el Vicealmirante— una tercera

---

(A.).—Aquí Cochrane reconoce la importancia de su herida personalmente, acreditando en forma indirecta a Guise el comando en su reemplazo durante la captura de la *Esmeralda*.

parte más de esta suma, si se hace según el método español, para que cubra la deducción que se ha hecho con otras presas".

Y así, después de informar a sus superiores que por la reparación de averías sufridas en cubierta se rebajarían diez mil pesos, añadía Cochrane el siguiente párrafo:

"Espero que V.S. hará esto presente a S.E. el Señor Director Supremo [del Gobierno de Chile], para que se resuelva cuanto antes acerca de este particular y poder satisfacer a los oficiales y marineros de la captura"[29].

Tan sólo por establecer un contraste —imperfecto y breve, ciertamente— con el desprendimiento económico que paralelamente mostró siempre el en esos tiempos Capitán de Navío, D. Martín Jorge Guise, recordemos también que para venir hasta América armó y dotó con su propio peculio el bergantín *Hecate* (después *Galvarino*), poniéndose aquí a las órdenes de Lord Thomas Alexander Cochrane; que vivió en forma austera y sujeto únicamente a los alcances de sus sueldos, haberes estos que en ocasiones le adeudó el Estado durante muchos meses según documentos de la época que hemos tenido la suerte de examinar; finalmente, en su testamento e instrucciones para el sepelio, extendidos en Lima a 16 de setiembre de 1828 ante el notario D. Ignacio Ayllón Salazar, pidió, entre otras cosas, ser amortajado "con el hábito y cuerda de nuestro padre San Francisco", "todo sin convite alguno, pompa ni vanidad, sin más que un paño negro en el suelo, doce luces y mi mortaja"..., "porque quiero y es mi voluntad expresa que mi entierro sea con la humildad y moderación con que he vivido"[30].

Dentro de la interpretación histórica y reconociendo ampliamente la competencia profesional, audacia y valentía que distinguieron tanto a Cochrane como a Guise, es razonable pensar que naturalezas tan disímiles, en las que la egolatría de uno contrastaba completamente con las modestias exentas de fatuidades del otro, y creemos que una de las causas de la desavenencia entre ambos que actuó como catalizador fue sin duda la captura de la fragata realista *Esmeralda* y el cambio de su nombre por el de *Valdivia*, relievando así el triunfo de Cochrane en Chile y olvidando la decisiva intervención de Guise en el Callao. Mas si bien éste último calló y no insinuó tan siquiera el menor descontento, sus oficiales más cercanos no pensaron de la misma manera y la chispa se encendió.

"Por el motivo de una solicitud de los oficiales del buque apresado —apuntó Vicuña Mackenna— para cambiar su segundo y prosaico nombre por el de su jefe [Guise], encendióse en iras el pecho del Almirante, que nunca ni aun en su extremada vejez, perdonó a sus enemigos, i depuso de su mando al bravo soldado que le había hecho tan noble compañía en el asalto"[31].

La anterior solicitud había sido firmada por los Tenientes Bell, Freeman y otros. Todos ellos, al mostrar su admiración por Guise, incurrieron en una suerte de ofensa hecha a Cochrane. Este, reaccionando violentamente, sometió a los peticionarios a un Consejo de Guerra conformado prioritariamente por marinos que le eran adictos. En el intervalo impartió órdenes a Guise para efectuar un ataque a los barcos realistas en aguas del Callao, pero como Guise condicionó su cumplimiento al deseo de llevarlo a cabo con sus oficiales enjuiciados, su pedido fue denegado. De inmediato presentó su renuncia al mando de la *Valdivia.*

Al serle denegada dicha petición oficialmente, Guise volvió a reiterarla con idéntico resultado y sin obtener logro alguno. Finalmente, obnubilado por la terquedad que se adivinaba en la actitud que persistentemente mantuvo Cochrane, adoptó una decisión ciertamente insubordinada —y tal vez esperada por su jefe— abandonando la fragata que había causado la discordia y haciéndole entrega del buque a un oficial subalterno. Solidarizándose con Guise el comandante del bergantín *Galvarino,* D. Juan Spry, hizo lo mismo con la nave que tenía bajo su mando, en apoyo manifiesto al gesto que su superior y amigo acababa de mostrar.

Estos súbitos arranques de indisciplina desembocaron en el único recurso viable en aquel momento: ambos comandantes de unidad, junto con algunos oficiales del barco recientemente capturado a los realistas, acudieron a ponerse a órdenes de San Martín en su calidad de Capitán General. Este —quien tampoco veía a Cochrane con buenos ojos— por su despótico carácter e inocultables ambiciones, en vez de reprimir aquellas actitudes de desobediencia al jefe de la escuadra nombró a Spry como su Ayudante Naval, abogando al mismo tiempo para que el resto de marinos de la *Valdivia* retornaran a sus colocaciones. Habiendo puesto aun condiciones los desobedientes para reintegrarse al servicio pero reunidos en un sólo buque, sus pretensiones no fueron aceptadas y fueron denegadas por improcedentes.

A la larga la renuncia de Guise a mandar la fragata *Valdivia* alcanzó el efecto perseguido por el peticionario, debido a haber seguido el curso oficial y a su indoblegable reiteración.

LA APLICACION DEL CODIGO DE GUERRA INGLES

Al tener Cochrane que enfrentar este tipo de problemas dentro de la Escuadra Expedicionaria, y por no contarse en ella con un procedimiento legal reglamentado, obligadamente tuvo que recurrir al código que gran parte de sus subalternos conocían: el británico.

El parte oficial que a continuación transcribimos, constituye la muestra fehaciente de su proceder en aquella ocasión que, de

otra parte, conscientemente tuvo que hacer recapacitar tanto a San Martín como a D. Bernardo Monteagudo Cáceres, quien a la sazón actuaba a órdenes del futuro Protector del Perú como encargado de los asuntos de Guerra y Marina, para oficializar más tarde una legislación más adecuada: la española.

El documento al que nos referimos rezaba así:

"Bahía del Callao, abril 6 de 1821.

La continuada insubordinación y desacatos de los capitanes Guise y Spry, unidos con los oficiales que servían bajo sus órdenes, me obligó al fin á proceder según los artículos de guerra ingleses, por los cuales está mandado que sea gobernada la Escuadra, en cuanto toca á los extranjeros que sirven en ella *(A).*

Del consejo de guerra que se celebró en los días 2, 3 y 5 de marzo próximo pasado, resultó que fue depuesto del mando del bergantín Galvarino *el capitán Spry, despedidos del servicio el cirujano Michel y el contador Frew y separados del buque en que servían los tenientes Bell y Freeman y el cirujano 2º Kerman, quedando recomendados éstos para servir en otros buques.*

He pasado una copia de las minutas y de la sentencia á S.E. el General en jefe, y debo creer que la habrá dirigido a la Supremacía, para su conocimiento.

De resultas de esto y de la renuncia del capitán Guise, he nombrado interinamente al teniente don Enrique Cobbett al mando de la Valdivia, *con el grado de capitán de corbeta, y al teniente don Juan Esmond, al* Galvarino, *del mismo modo y con igual grado; lo que espero será de la aprobación de la Supremacía.*

Dios guarde á V.S., etc.— Cochrane.— *Señor Ministro de Marina de la República de Chile"*[32].

Como se desprende de la lectura del anterior informe, el Vicealmirante Cochrane además de hacer aplicar a sus oficiales sometidos al Consejo de Guerra la pertinente legislación inglesa, acusaba un manifiesto excepticismo respecto del consiguiente proceder de su superior jerárquico, D. José de San Martín, elevando su parte al Ministro de Marina de Chile directamente y añadiendo en el mismo párrafo que había "pasado una copia de las minutas y de la sentencia á S.E. el General en jefe", para luego exteriorizar sus dudas: "y debo creer —escribió en aquella ocasión— que la habrá dirigido a la Supremacía, para su conocimiento".

(A.).—El subrayado es nuestro.

Mientras tanto, y como ya se ha visto en líneas anteriores, la protección sanmartiniana a los disidentes resultó un hecho. A partir de aquel momento histórico Guise y sus amigos dejaron la Escuadra Libertadora definitivamente.

San Martín y Monteagudo utilizarían a dichos marinos para fundar la futura Marina de Guerra del Perú.

Notas al Capítulo XIV

1. BROMLEY, Juan... *Recibimiento de Virreyes en Lima. Lima,* 1953. Revista Histórica, T. XX, p. 108.
2. Ibídem, pp. 107-108.
3. PEZUELA, Joaquín de la... *Manifiesto del Virrey del Perú.* Colección Documental de la Independencia del Perú. Lima, 1972. T. XXVI, p. 283.
4. MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín.* Buenos Aires, 1950. T. I, p. 453.
5. HURTADO LARRAIN, Homero... *Grandes Almirantes.* Valparaíso, 1935, pp. 310-311.
6. MITRE, Bartolomé... Op. cit., p. 452.
7. PEZUELA, Joaquín de... Op. cit., p. 289.
8. MITRE, Bartolomé... Op. cit., p. 454.
9. ELIAS MURGUIA, Julio J.... *Fuentes para estudiar la Historia Naval del Perú.* Callao, 1958. T. I, p. 118.
10. Ibídem, p. 119.
11. MITRE, Bartolomé... Op. cit., p. 456.
12. ELIAS MURGUIA, Julio J.... Op. cit., p. 119.
13. PEZUELA, Joaquín de la... Op. cit. p. 290.
14. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas.* Lima, 1966. T. I, pp. 48-51.
15. HURTADO LARRAIN, Homero... Op. cit., p. 313.
16. Ibídem.
17. VALDIZAN GAMIO, José... *San Martín y la Marina Peruana.* Lima, 1979. Rev. Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, Nº 2, p. 62.
18. MITRE, Bartolomé... Op. cit., p. 497.
19. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado.* Lima, 1972. T. II, pp. 487-488.
20. Ibídem, p. 487.

21. HURTADO LARRAIN, Homero... Op. cit., p. 315.
22. BULNES, Gonzalo... *Historia de la Expedición Libertadora del Perú.* Santiago, 1887, T. I. Vide: LEGUIA Y MARTINEZ. Op. cit., p. 613.
23. MITRE, Bartolomé... Op. cit., T. II, p. 609.
24. Ibídem, p. 539.
25. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... Op. cit., T. II, p. 614.
26. URIBE ORREGO, Luis... *Nuestra Marina Militar.* Valparaíso, 1910, p. 273.
27. HURTADO LARRAIN, Homero... Op. cit., p. 314.
28. URIBE ORREGO, Luis... Op. cit., p. 337.
29. Ibídem, pp. 348-349.
30. MERCURIO PERUANO... Suplemento Nº 427, del sábado 17 de enero de 1829.
31. VICUÑA MACKENNA, Benjamín... *Episodios Marítimos.* Santiago, 1879, p. 70.
32. URIBE ORREGO, Luis... Op. cit., pp. 348-349.

Capítulo XV

Conflictos entre San Martín y Cochrane: Consecuencias mediatas. Captura del "Sacramento", se proclama la Independencia y se funda nuestra Marina de Guerra en 1821

LOS OFICIALES ADEPTOS A GUISE

Durante el año de 1821 y luego de haber ocurrido el apartamiento que de la Escuadra Libertadora efectuaron Guise y Spry, habiendo recrudecido las justas reclamaciones de sueldos, pagas y recompensas que los oficiales y tripulantes bajo el mando del Vicealmirante Cochrane hacíanle directamente a su jefe, éste asumió en su calidad de tal la urgente demanda de dinero hecha por sus subalternos, apoyándolas a ultranza ante el Capitán General de la Expedición Libertadora del Perú, D. José de San Martín, así como ante D. Bernardo Monteagudo Cáceres encargado a la sazón de todos los asuntos concernientes a Guerra y Marina.

La solicitud que por escrito elevaron sus oficiales a Cochrane estaba fechada en 26 de julio de 1821, en el Callao. En líneas generales se le manifestaba que habían superado todas las dificultades sin murmuraciones y sin importunar al General San Martín, pero que habiéndose cumplido exitosamente el objetivo principal de la Expedición Libertadora, no se les podía reprochar la reclamación que presentaban por escrito en la arriba indicada oportunidad, quejándose por el atraso en el pago de sus haberes por tanto tiempo[1].

Firmaron dicho recurso: Morgell, Genfell, Adisson, Graig, Ruiz, Méndez, Armstrong, Giroust, Honna, Stacpole, Ranuen y Loire.

Desde marzo de 1821 e insistentemente, Cochrane venía reclamando sobre el asunto sin obtener respuesta satisfactoria oral o por escrito. El 12 de agosto en oficio dirigido a Monteagudo le pidió, casi como enviándole un ultimátum, la contestación a sus anteriores notas o el acuse recibo de ellas. Dentro del texto le sugería



El almirante peruano (inglés de origen), D. Martín Jorge Guise. (Colección Althaus. Archivo: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú).

aconsejar a San Martín (Protector del Perú desde el día 3 de dicho mes) porque —escribió el Vicealmirante— "me causa indecible pesar cuando lo veo, desde algún tiempo, dar pasos que amenazan tener las más serias consecuencias"[2].

Finalmente el 14 de setiembre de 1821, con las fragatas *Valdivia* y *O'Higgins* y tras de abandonar sin órdenes el bloqueo del Callao, Cochrane se presentó en la bahía de Ancón para apoderarse temerariamente de valores particulares y del tesoro del Estado, que debido a la proximidad de las tropas realistas de Canterac habíanse puesto a buen recaudo a bordo de los transportes navales bajo el mando divisional de D. Manuel Loro. *La Perla, Luisa, Jerezana* e inclusive la *Peruana* en la cual izaba su insignia dicho comandante fueron escrupulosamente registradas, en procura de hallar dinero para saldar la deuda con las dotaciones de la escuadra chilena que, según el historiador naval peruano Rosendo Melo, entre haberes atrasados, premios, avalúo de la captura *Esmeralda* y diferentes gastos, Cochrane había calculado en 420,000 pesos[3].

Para Monteagudo tanto en la fragata *Luisa* como en el pailebote *Sacramento* (del cual nos ocuparemos posteriormente, por su importancia histórica univalente), y que también se halló en Ancón en la citada oportunidad, solamente el dinero y las especies del Estado "excedían al duplo de las deudas de la escuadra". El Vicealmirante Cochrane en sus "Memorias" sostuvo una vez satisfechos los adeudos de haberes navales, las devoluciones al Ejército, y todo el dinero de particulares "que produjeron testimonios", "quedaron sólo doscientos ochentaicinco mil pesos".

El historiador peruano Leguía y Martínez (basándose en los informes del Director de Minería, D. Dionisio Vizcarra), dedujo un total general excedente de más de trescientos mil; "de que también se apropió el Vicealmirante..., o sea el doble de lo que [sin premios ni presas] se acreditaba por atrasos a los individuos de la armada"[4].

Luego de la apropiación de estos dineros —que motivó una enérgica comunicación de San Martín, reprendiendo a Cochrane y responsabilizándolo por su devolución— y ya pagadas las dotaciones, el panorama naval estaba claro: o sus hombres continuaban al lado del jefe de la Escuadra de Chile, o se pasaban a la que trataba de formar el Perú, que "estando aún para organizarse, ofrecía un campo mucho más lisonjero"[5].

Y como en tal situación los ofrecimientos del Protectorado Sanmartiniano casi doblaban los sueldos, razones existían para poder conseguir oficiales y gente que secundara al Capitán de Navío, D. Martín Jorge Guise, dentro de un proceso de incorporación a la nueva escuadra que éste intentaba conseguir. Así Spry y Paroissien, por ejemplo, hicieron algunos intentos personales de convencer a varios de sus ex compañeros, pero el Vicealmirante Cochrane lle-

gó a conocerlos a través de los capitanes Simpson y Cobbet (éste último ascendido por él a Capitán de Corbeta y promovido al mando de la *Valdivia,* en reemplazo de Guise), por lo que no tuvieron éxito alguno.

No obstante estas fallidas gestiones y pese a que el Perú independiente recién intentaba sus primeros esfuerzos para contar con unas pocas unidades de guerra, algunos oficiales tuvieron fe en Guise y se incorporaron a la Marina del Perú; citamos a los más conspicuos: Capitán de Navío, Roberto Foster; Capitán de Fragata, Juan Spry; Capitán de Corbeta, Juan Esmond, así como los Tenientes: Freeman, Prunier, Young, Robinson, Robertson, Price, Homand, Bell, Reeding, Gull y José Wickham.

A este último le correspondió ser el comandante del primer buque que, armado de un sólo cañón y tripulado por 36 hombres, comenzaría a conformar la futura escuadra del Perú. Nos referimos al pailebote *Sacramento* rebautizado después con el nombre de *Castelli.*

AYUDAS PERUANAS A LA EXPEDICION LIBERTADORA

Nuestro país, en plena efervescencia por tratar de emanciparse de España pero aún bajo su dominio y carente de otros medios adicionales para colaborar con la magna empresa sanmartiniana, polarizó sus esfuerzos —además de multiplicar los movimientos insurgentes, la lucha de guerrillas y las conspiraciones internas que fueron minando hasta derruir el edificio realista— a través de otros caminos sumamente útiles para alcanzar el triunfo final. Los más directamente relacionados con el tema naval fueron los siguientes:

A).—Informes secretos acerca de la situación.
B).—Datos estratégicos, derroteros y planos.
C).—Contribución económica para los gastos de la Expedición Libertadora.

Informes secretos acerca de la situación.—Desde que nos llegaron las primeras noticias sobre el proyecto sanmartiniano de una expedición, y adelantándose aun en algunos casos, muchísimos fueron los peruanos que contribuyeron —ya enviando diversos informes al ilustre argentino ya en forma personal y directa— a facilitar el exitoso logro de aquella operación anfibia que San Martín tenía en mente. En lo referente a la correspondencia secreta que éstos le remitieron, apuntó el historiador peruano Leguía y Martínez lo siguiente:

"Una verdadera turba de corresponsales reproducía, ampliaba o pormenorizaba los referidos datos; enviaba planes más o menos atinados de invasión; suministraba, como ya se expuso, mapas y

derroteros de la costa; muy especialmente de aquellos lugares próximos a la capital, indicados como más estratégicos para realizar un desembarco"[6].

No siendo posible citar su inmenso número, que incluiría también a muchísimos desconocidos que han permanecido anónimos en la historia, cabe hacer mención de los principales representando al conjunto; consignaremos tanto sus peculiares pseudónimos cuanto las iniciales de que se servían para identificarse secretamente; éstos últimos motes y siglas irán entre paréntesis a continuación de sus nombres y apellidos:

José de la Riva Agüero ("Marcos Neira", "Demóstenes" o "Paciencia").— Miguel Otero ("Firme").— Mariano José de Arce, padre del oratorio, (B.F.G.T.J.P. o Asaaceeedijmnoor).— Féliz (sic.) Durán (D.M.P.).— Remigio Silva (el "Curioso" o "el ciudadano de Lima").— Fernando López Aldana y Joaquín Campino ("José Pardo Prieto y Cía").— Pedro de la Hoz ("el Virtuoso").— José María Pagador ("el Industrioso").— Francisco Vidal ("el Republicano, héroe de Valdivia").— Pedro Candamo ("el Amigo").— Pablo Bocanegra ("el Laborioso").— José Flores ("el Honrado").— José Rafael Miranda (N.K.).— Tomás Forcada ("el Constante").— José Boqui ("patriota número 180").— Juan de Dios Ariza ("patriota número 33").— J. Anaya ("patriota número 220").— General Francisco Casaux o Casós ("Número 222").— Tomás Gutrie ("número 224").— Dr. Manuel Pérez de Tudela ("Número 250").— Juan de la Cruz Portocarrero ("Número 456").— Manuel Palacios ("número 500").— Cosme Lequerica ("número 1,000") y Martín Guarniz ("el Valeroso").

Refiriéndose al acabado de citar —apuntó el historiador Leguía y Martínez— "éste último primer comisionado enviado por los patriotas que logró llegar al cuartel general independiente de Pisco [setiembre de 1820]"[7].

Datos estratégicos, derroteros y planos.—Los derroteros que para la segura navegación de la Expedición Libertadora llegaron a poder de San Martín, constituyeron un bien logrado y primoroso trabajo ejecutado por el entonces Maestro de la Academia Náutica de Lima, D. Eduardo Carrasco, al igual que diversos portulanos (planos de puertos) que dicho patriota, en unión de sus alumnos más distinguidos, elaboraron patrióticamente como una colaboración científica y técnica de enorme valor.

En llegando a aguas peruanas e inmediatamente después del desembarco efectuado en Paracas, resultaron de suma utilidad los numerosos informes estratégicos, apreciaciones de la situación, detalles bélicos y sugerencias tácticas que, hechas llegar con la debida anticipación al General San Martín y conocidos por sus Estados Mayores Naval y Militar puesto que era su Capitán General, sirvie-

ron de mucho para iniciar y continuar rápidamente las operaciones tácticas y planes de guerra contra los efectivos realistas.

"Las nuevas y detalles bélicos extraídos de las propias oficinas virreinales —apuntó Leguía y Martínez— eran suministrados por el Dr. José Morales Ugalde, oficial mayor de la secretaría de Pezuela; por D. Martín Herreros, empleado del E.M.G. del ejército; por D. Manuel Señas, subalterno de la auditoría de guerra realista; por el general de la costa sur con residencia en Chorrillos, D. Francisco Salazar; y, sobre todo, por el ínclito y desventurado vizconde de San Donás, D. Juan de Berindoaga, víctima de Bolívar, y entonces sub-inspector general de las tropas del Rey"[8].

Dentro del renglón naval y refiriéndonos específicamente a D. Eduardo Carrasco (quien llegaría posteriormente a ser Contralmirante de la Armada Peruana), ha escrito el historiador Alberto Tauro del Pino: "Requerido para ser maestro de la Academia (1806) también fue admitido en la Armada; pero denunciado ante la Inquisición por tener libros prohibidos y recomendar su lectura, fue depuesto (1818). Era un ardiente patriota, y preparó los planes de desembarco de la Expedición Libertadora. Proclamada la independencia, contribuyó a la creación de la Armada Nacional; y, nombrado Comandante del Cuerpo de Pilotos y Director General de las Escuelas Náuticas, estableció en el Callao la Escuela Central de Marina y reglamentó la de Paita"[9].

Contribución económica para los gastos de la Expedición.—Si hubo controversias —entre Cochrane y San Martín, por aquellos importantes asuntos referentes a sueldos y recompensas dentro de la escuadra— y si tampoco faltaron reclamaciones internacionales referidas al pago a Chile de los gastos ocasionados por la Expedición Libertadora, el Perú procedió siempre con altura y reconocida honradez.

Así, el Decreto Sanmartiniano del 15 de agosto de 1821 admitió concretamente la existencia de una "deuda nacional", que por su mismo enunciado vasto y amplio, entendíase como referida a los gastos tanto del Ejército cuanto de la Escuadra de Chile como integrantes de la Expedición Libertadora del Perú.

Varias décadas más tarde, en tiempo de D. Ramón Castilla Marquesado, los representantes de ambas naciones D. Manuel Ferreyros y D. Diego José Benavente, celebraron una "convención" sobre este espinoso asunto que fue aprobada por el Congreso Nacional y ratificada por el Presidente de la República con fecha 11 de diciembre de 1849.

En su texto se reconocía la suma de 4.000.000 de pesos como el total de lo adeudado a Chile por el Perú, por "*...las campañas de la independencia y la restauración ó de cualquier origen anterior á la fecha de esta convención...*". "Establécese luego —apuntó el

historiador peruano José A. de la Puente y Candamo— los intereses y plazos de los pagos. Más tarde, dentro de las estipulaciones acordadas, el Perú cancela la totalidad de la deuda como lo declara el Presidente de Chile, Montt, el 6 de mayo de 1856"[10].

CONFLICTOS ENTRE LOS ALTOS MANDOS, REALISTA Y PATRIOTA

Durante el curso de aquellos históricos años —entre 1821 y 1822— en que se luchaba por mar y tierra para consolidar la ya proclamada independencia del Perú, las antagónicas opiniones del Virrey en ejercicio, D. Joaquín de la Pezuela, y sobre todo, las de un sector de los realistas contra la conducción de las operaciones militares que aquél llevaba a cabo, causaron que un antípoda suyo en estrategia y táctica, el Teniente General D. José de la Serna, motivado por el alto mando del ejército aceptara encabezar una abierta insubordinación contra el criticado gobernante del Perú.

La débil e indecisa actuación del de la Pezuela y la atrevida oposición de sus contrarios, constituyeron una suerte de polarizada corriente que, con signos opuestos y chocantes, tuvo que generar el chispazo anárquico menos deseable en aquellos momentos para la orgullosa España.

De este modo tal conflicto prosperó rápidamente, presionándose al Virrey para que renunciase a través de variadas y fuertes críticas hechas sobre su desempeño en horas tan graves. Finalmente y tanto bajo la amenaza de las armas cuanto del inminente peligro de un conflicto intestino que degeneraría en una guerra civil, el de la Pezuela tuvo que hacerlo. Con ello la autoridad real de la metrópoli fue quebrada en el Perú por sus propios súbditos, dando paso a una usurpación de poderes que escapaba a las previsiones y cálculos del trono español.

El conflicto militar realista.—Como indudablemente la Expedición Libertadora chileno-argentina sobre el Perú provocó la desinteligencia que tan brevemente esbozamos arriba, añadiremos que ella no solamente se presentó entre los absolutistas y los constitucionalistas españoles —que en el orden militar constituían indudablemente una tendencia política y una fuerza— sino que también se complicó tal situación por el antagonismo que innegablemente existía entre realistas indígenas y peninsulares armados.

La ofensiva de las tropas patriotas en la costa y sierra, las acciones navales y el marcado éxito que fueron alcanzando ambas campañas, introdujeron la consiguiente desmoralización en la opinión pública que, dividida por sus credos políticos de un lado y sorprendida ante las ventajas obtenidas por los independentistas, del otro, tuvo que recapacitar en la flojedad que acusaba la guerra conducida por el Virrey; "llegó a generalizarse —apuntó Mitre— la

creencia de que los "leales estaban vencidos", y que, "en el gobierno no había plan ni capacidad para hacer conjurar la tempestad"[11].

El de la Pezuela en su farragoso e insubstancial *Manifiesto* sobre su separación del mando ocurrida el 29 de enero de 1821, trató extensamente de desvirtuar, una a una, las *ideas generales* que sus jefes militares expusieron en la introducción del oficio suscrito por los principales de ellos; también se ocupó de rechazar los *cargos personales* que sobre él recayeron, explicando el desarrollo de las circunstancias que condujeron a sus subalternos a "abultar" aquellos reproches directos, acopiando en su favor diferentes y variadas razones justificatorias. Desde el "Exordio" hasta el final del citado *Manifiesto*, no olvidó tampoco autoelogiarse usando de una falsa modestia para llenar página tras página en su deseo de reivindicarse históricamente. Terminó firmándolo "entre las sombras que ha opuesto la malicia" —según una de sus frases textuales— para anexarle luego más de medio centenar de cartas, oficios y otros papeles de importancia. Estampó su rúbrica en el "Pueblo de la Magdalena, a media legua de Lima, 8 de abril de 1821"[12].

Investigando a través de aquel larguísimo documento virreinal y en su parte en que refiere el "Hecho" mismo de la insurgencia militar, trataremos de sintetizar los acontecimientos; este breve resumen tendrá la ventaja de hacernos conocer —con la máxima veracidad permisible— los puntos de vista de ambas partes dentro de las limitaciones que nos impone el espacio disponible, desde que también citaremos los párrafos más conspicuos que los rebeldes le dirigieron, entresacándolos de la copiosa adición de documentos que añadiera a su *Manifiesto*. Así, y, como tal conflicto de poderes fue esencialmente un acaecimiento ocurrido entre los realistas, procuraremos conseguir una perspectiva panorámica y fehaciente:

Escribió el de la Pezuela que una parte de su ejército, luego de efectuar un movimiento sobre Chancay tornó a Aznapuquio bajo el mando del Brigadier D. José Canterac. Durante un conciliábulo nocturno en el que participó este último, junto con el Coronel D. Gerónimo Valdés (sic.), y los Comandantes D. Antonio Seoane y D. Andrés García Camba. "El pensamiento —añadió Pezuela— tenía sin duda más antigüedad y más adoradores; pero en aquel tribunal de tinieblas, y en el seno de cuatro cerebros exaltados, fue donde se maduró"[13].

El documento que se incubó en aquella ocasión en Aznapuquio y que a la postre recibió el de la Pezuela, reunía dentro de su texto acerbas críticas que el Virrey dividió en seis "ideas generales" y diez "cargos particulares". En las primeras los Jefes del Ejército a manera de introducción a su oficio inicial, exponían la situación incidiendo en los errores y extravíos del Gobierno que estaba llevando a sus fuerzas hacia un desastre final. En los segundos, cuya

expresión a tenor del ya citado *Manifiesto* virreinal "está ataviada con groseros insultos... erupciones indecentes, propias de la educación de sus autores y de su ansia de arrebatarme el mando", los insurgentes coronaban sus reproches mediante acusaciones personales hechas al de la Pezuela[14].

Tal oficio comenzó diciendo:

"Los Jefes del Ejército nacional que suscriben, cuando ven desmoronarse el edificio político en esta parte de la América; cuando notan un aumento progresivo en el enemigo y una decadencia rápida de nuestros medios de defensa..."[15].

PRIMERA IDEA GENERAL la intituló el atribulado Virrey en su *Manifiesto,* abundando luego en detalles que terminaban expresando su personal convencimiento acerca de que: "El problema de la conservación de la América se ha de resolver en la Península; si arriban oportunamente los refuerzos que yo he pedido con toda la urgencia..."[16]. Seguían cinco IDEAS GENERALES que se sumaban.

EL DECIMO CARGO PARTICULAR que por ser el último nuestro gobernante trató de explicar con el máximo detenimiento para justificar un nombramiento que sus subalternos le criticaban, se refirió a las buenas opiniones que siempre había tenido la Corona de España sobre el ahora discutido Marqués de Torre Tagle; si el propio monarca hispano le había ascendido a Brigadier otorgándole la Intendencia de la Paz, ¿por qué el de la Pezuela no debía considerarle fiel y también acreedor de su confianza? Este décimo y último cargo se le imputaba al Virrey como un capricho personal, voluntarioso y desatinado, contrario a la causa realista —cuando las ideas políticas de aquel Marqués se conocieron— sin tener en cuenta la razones que le indujeron al equívoco. En su descargo los argumentos de Pezuela fueron débiles ante la acusación que rezaba así:

"Nombramiento del Marqués de Torre Tagle para la Intendencia de Trujillo..."[17].

Englobando pues tanto las "ideas generales" cuanto los cargos particulares" que los mandos militares le hicieron al Virrey, el primer oficio de aquellos terminaba en una clarísima intimación para que resignase el mando. Decía así:

"Los que subscriben no ven otro medio para llenar estos objetos, para conservar a la Nación estos países y dejar bien puesto el honor nacional, que el que V.E. deposite en otras manos el Gobierno de un país que en las suyas está perdido. Estas son las del exce-

lentísimo Sr. D. José de la Serna, designado por la opinión del Ejército y de los pueblos" *(A.)*.

Esta insurrección puramente militar luego de prometer al de la Pezuela garantías para él, su familia y allegados, conminábale a ceder el mando a La Serna y embarcarse para Panamá en la fragata inglesa *Andrómaca* —o en otro buque español— debiendo efectuarse ambas cosas en el perentorio término de veinticuatro horas.

La firmaron en Aznapuquio y en enero 29 de 1821, los siguientes altos jefes militares:

José Canterac.— Gerónimo Valdés.— El Marqués de Valle-Umbroso.— Ignacio Landázuri.— Ramón García.— Ramón Gómez de Bedoya.— Mateo Ramírez.— Andrés García Camba.— Francisco Narváez.— Francisco Ortiz.— Antonio Tur.— Agustín Otermín.— Fulgencio de Toro.— José Ramón Rodil.— Pedro Marín.— Antonio Seoane.— Manuel Bayona.— José García.— Valentín Ferraz[18].

Varios fueron los oficios que se intercambiaron mutuamente de ambos lados en la misma fecha. El último que remitieron los insurrectos fijó un plazo de cuatro horas so pena de que el Ejército marchase sobre la capital. En la tarde del 29 de enero de 1821 "se pasó la respectiva circular [apuntó el de la Pezuela en su Manifiesto] a todas las autoridades de la capital transcribiéndolas el indicado oficio núm. 5, y en el momento desembaracé el palacio y me retiré con mi familia a una casa de campo a media legua de la capital..."[19].

D. José de la Serna asumió el Virreinato del Perú como nuevo gobernante impuesto por la fuerza de las armas.

El conflicto militar patriota.—A raíz de que el Vicealmirante Cochrane se apoderó "manu militari" en Ancón de intereses del Estado, plata y dineros de particulares, la querella entre San Martín y Cochrane recrudeció. La antigua rivalidad existente entre ambos que hasta ese momento habíase reducido a continuas desavenencias y encontrados pareceres que finalmente desembocaban en el acatamiento de las órdenes sanmartinianas, tomó el cariz de una controversia indisciplinada y hasta sarcástica de parte del Vicealmirante anglo-chileno. Ya no se trataba de si debía pagarse o no a los oficiales y tripulantes de la escuadra; el Protector —por intermedio de su Ministro de Guerra y Marina Monteagudo— quería que se salvase el crédito del Gobierno con la restitución inmediata de los fondos tan escandalosamente usurpados por Cochrane en Ancón.

Y éste, dolido además por la conducta de San Martín al proteger a Guise, Spry y los demás oficiales que habíanse separado de la Escuadra Libertadora en abierto desacato, fuera de sangrar por su

---

(A.).—Las partes del texto que se resalta se deben al propósito del autor.

herida moral sostenía su criticada actitud escribiendo confidencialmente a San Martín; llegó hasta llamarle sarcásticamente "mi caro amigo", asegurándole que más tarde lo instruiría acerca de todo por oficio. Al dejar sentado que se apropiaba de las sumas arrebatadas para satisfacer las necesidades de la escuadra, sus párrafos más explicativos rezaban así:

"Me es sensible que la necesidad imperiosa me haya obligado, para impedir una sublevación y la pérdida total de la escuadra, a satisfacer a los marineros, quienes empezaban a considerarme como implicado en alucinarlos, tomando a bordo de esta fragata la plata piña y dinero que he encontrado en los transportes, de todo lo que soy responsable.

El mal de la necesidad es grande, pero un motín y la pérdida de los buques hubieran sido mil veces peores. Las dudas que suscitó el envío del dinero a este puerto, añadido al prospecto de un largo bloqueo, quizás ha sido la causa de su recelo de no ser jamás pagados. Usted ha tenido que pagar su ejército, sin duda porque conocía que las promesas no eran premio suficiente, y así, no puede Ud. esperar que la marina dejaría de esperar los sueldos que se les deben"[20].

Resulta fuera de dudas que si bien Cochrane perseguía un fin loable (el de actualizar las pagas atrasadas de sus dotaciones a la vez que mantener la disciplina a bordo), los medios de que se valió para alcanzar su objetivo fueron escandalosos, altamente insubordinados y punibles, desde que constituyeron una apropiación ilícita de valores ajenos que sorprendieron a San Martín.

Y por añadidura de fondos excedentes que ascendían a 285.000 pesos según propio testimonio consignado en sus *Memorias* —una vez satisfechos los haberes navales, la devolución reclamada por el Ejército y las solicitudes de particulares debidamente acreditadas— cantidad que, a tenor de lo informado por la Dirección de Minería conformaba un total general excedente de más de 300.000 (sin tener en cuenta premios ni presas).

Pero es verdad también que como los fondos de Chile hallábanse exhaustos al zarpar la Expedición Libertadora de Valparaíso y existían dificultades para enganchar tripulantes, San Martín expidió una proclama prometiendo pagos puntuales después de su entrada a Lima y la paga entera de un año como recompensa. Posteriormente, al capturarse la *Esmeralda* en el Callao, se acordó una gratificación de 50.000 pesos a los que efectuaron tal hazaña.

"Una vez en Lima —apuntó el historiador Mitre— no atendió con la debida preferencia estos compromisos, aun cuando contase con dinero suficiente para atender a su ejército y a otros gastos extraordinarios. De esto se quejaba el Almirante y no sin razón"[21]

Sus cuentas ascendían tasando a la *Esmeralda* e incluyendo premios, recompensas y haberes atrasados durante un año y medio y

dos años, a 420.000 pesos fuertes. En ellas no mencionaba algunas presas y valores tomados en los puertos peruanos, con cuyo importe alivió la falencia económica de sus dotaciones. El 30 de junio de 1821 recordó su pedido; el 30 de julio lo reiteró manifestando que "sería imposible manejar la escuadra si no se pagaba en el Perú, o se enviaba a Chile para que allí se hiciera". "San Martín se resistía al abono de sueldos atrasados fundándose —vuelve a apuntar Mitre a quien seguimos— en que era deuda que correspondía al gobierno de Chile y no al Perú, en lo que podía tener razón; pero su propia conveniencia y los deberes de gratitud para con el país que costeara los gastos de la expedición, le aconsejaban reconocerla"[22].

En nuestro concepto así debió ser. Si era verdad que el Protector —lo fue desde el 3 de agosto— necesitaba contar con un respaldo económico para proseguir sus exitosas operaciones y prever eventualidades, no debió eludir una obligación moral para con la escuadra que trajo a la Expedición desde Chile.

El 4 de agosto de 1821 y habiendo asumido San Martín el rango de Protector del Perú desde la víspera, el Vicealmirante Cochrane sostuvo con aquél una entrevista en el Palacio de Gobierno de Lima —en presencia de los ministros Monteagudo y del Río— la misma que resultó tempestuosa y sumamente áspera.

El historiador argentino Bartolomé Mitre, en su "Historia de San Martín", apuntó que ante las fogosas reclamaciones del marino para que se cumplieran las promesas "...a Chile y a la escuadra pero, ante todo, a la escuadra", el Protector del Perú le repuso con concentrada irritación: "He ofrecido a la tripulación de la marina de Chile un año de sueldo de gratificación, y lo cumpliré. Reconozco también por deuda la gratificación de cincuenta mil pesos ofrecida a los marineros que apresaron a la fragata *Esmeralda*, y no solamente estoy dispuesto a cubrir este crédito, sino a recompensar como es debido a los que hayan ayudado a libertar el país. Los sueldos de la tripulación no están en igual caso, y no habiendo respondido yo jamás de pagarlos, no existe de mi parte obligación alguna... En cuanto a la escuadra, puede usted llevársela adonde guste y marcharse cuando quiera: con un par de bergantines tengo lo bastante".

Luego habiéndose retirado los ministros, San Martín se levantó de su asiento y paseándose agitado por el recinto en el que la entrevista tenía lugar, volvióse súbitamente hacia el Vicealmirante y le dijo: "Olvide, milord, lo pasado.— Lo olvidaré cuando pueda"[23].

Así terminó la conferencia y se despidieron.

El 14 de setiembre de 1821, Cochrane se presentó en Ancón con las fragatas *Valdivia* y *O'Higgins* y luego de haber abandonado el bloqueo del Callao motu proprio, procedió a apoderarse del tesoro del Estado y caudales de algunos particulares que se hallaban

embarcados en la fragata *Luisa* y el pailebote *Sacramento*, después de haber registrado detenidamente los restantes transportes allí fondeados que se encontraban bajo el mando del Comandante D. Manuel Loro.

San Martín, vacilando entre deshacerse de Cochrane y su escuadra o esperar el sometimiento de las fortalezas del Callao, optó finalmente por lo último. El General La Mar firmó dicho pacto el 19 de setiembre siendo ocupadas el 21 por los patriotas[24].

El General D. José de La Mar —promovido a Mariscal de Campo durante el año 1819 por Pezuela— era natural de Cuenca, Ecuador, y servía a la sazón en el Ejército Realista pese a su decidida inclinación por la causa patriota. En su calidad de jefe de las Fortalezas del Callao cumplió con su deber hasta que, tras de haber esperado inútilmente la ayuda del General Canterac quien bajaba de la sierra al mando de 4.000 hombres para prestarle auxilio, éste tuvo que contramarchar debido a que el ejército de San Martín acampaba en el valle en que desembocarían las tropas realistas (portadas de Maravillas y Barbones), eludiendo así una batalla que le sería desfavorable[25].

Dicha inesperada circunstancia, aprovechada por San Martín para culminar una de sus batallas blancas (sin derramamiento de sangre), hizo que éste insistiese en sus proposiciones de capitulación ante La Mar en condiciones honrosas. Finalmente el flamante Mariscal de Campo —grado militar español inmediatamente inferior al de Teniente General— a través de sus representantes los delegados, D. Manuel Arredondo y D. José Ignacio Colmenares, quienes se reunieron con D. Tomás Guido en el cuartel general de Baquíjano, concertaron con éste diputado de San Martín las bases el 19 de setiembre de 1821, produciéndose el desalojo de las Fortalezas del Callao el día 21 en que se izó el bicolor peruano. La Mar desfiló con sus soldados hacia Lima con todos los honores de una honrosa capitulación.

Posteriormente y mientras sus jefes españoles continuaron en las filas del Rey, los criollos americanos alistáronse voluntariamente en el ejército patriota. La Mar, a su vez, canceló sus compromisos con España, restituyó despachos y condecoraciones al Virrey La Serna, y retirándose a Guayaquil por un tiempo consagróse luego definitivamente al servicio de la causa americana[26].

El General San Martín "No necesitando, después de este hecho, del Vicealmirante (Cochrane) ni de sus buques, que sólo significarían en lo sucesivo un peligro y un estorbo, consagróse a procurar decoroso término al conflicto suscitado por el salteo y saqueo de Ancón"[27].

Lord Thomas Alexander Cochrane, manifiestamente resentido con San Martín — y en su calidad de Comandante General de la

Escuadra— siguió cursando su correspondencia directa con el Ministro de Guerra y Marina de Chile a manera de desaire.

SAN MARTIN: SU CONCEPTO SOBRE EL PODER NAVAL

La arriesgada y excelente idea de alistar una expedición naval para lograr la independencia del Perú atacando así el centro geopolítico de la dominación española en Sudamérica, nació quizás en la mente de San Martín desde sus años mozos y cuando verificó personalmente la importancia del poder naval.

En efecto, cuando servía como miembro de la infantería de marina hispana y se hallaba embarcado a bordo de la fragata de guerra *Dorotea*, ocurrió la acción naval del 14 de febrero de 1797 frente al cabo de San Vicente, entre barcos españoles e ingleses y durante la guerra que libraban ambas naciones; siendo derrotada la flota peninsular por las fuerzas británicas al mando del Almirante John Jervis, la nave a cuyo bordo se encontraba el joven San Martín fue capturada, pese a la encarnizada lucha que sostuvieron los miembros de su dotación y que fue hidalgamente reconocida por sus enemigos.

Aquel combate debió quedar grabado en el recuerdo del futuro libertador del Perú con caracteres indelebles: era un joven que contaba 19 años recién cumplidos.

Tiempo más tarde —y cuando sobrepasaba los cuarenta— resultó interesante para la historia comprobar el pensamiento sanmartiniano acerca de la importancia que para él revestía la Marina de Guerra en el caso del Perú:

"Un pueblo tan ilustrado y tan lleno de virtudes patrióticas como el de esta capital, debe conocer cuanto es necesario conservar una fuerza militar bien organizada, y una respetable escuadra, capaz no sólo de aterrar á los enemigos, sino también de hacerles desistir de sus esfuerzos, aunque inútiles"[28].

Por ello fue que tras muchas contrariedades que hubo de soportar San Martín cuando aún hallábase fresco el recuerdo de su esforzado triunfo en Maypú, el persistente General púsose en marcha hacia Buenos Aires con la intención de conseguir un empréstito del Gobierno Argentino para financiar su expedición naval al Perú. Hasta tuvo que presentar su renuncia para lograr que finalmente se le patrocinara: con 500.000 pesos iniciales y otros fondos en base a préstamos para ser abonados después de independizarse el Perú —o con las riquezas que pudiesen capturarse u obtenerse durante la lucha— San Martín pudo ya comenzar el inmediato alistamiento de su campaña anfibia. El aval lo constituía pues una certidumbre mediata: la indiscutible existencia de ingentes recursos en el territorio pe-

ruano, que, conocida desde hacía mucho tiempo, se retrataba en la simbólica frase de ¡Vale un Perú!

EL PRIMER BUQUE DE LA MARINA DE GUERRA PERUANA

Al parecer —y según se desprendió posteriormente de las declaraciones prestadas por sus captores— el pailebote *Sacramento* fue "tomado para la patria" el 17 de marzo de 1821, al sotavento de Máncora y en aguas norteñas del Perú, mediante la acción decidida de su contramaestre D. Victoriano Cárcamo, a quien secundó su propio hermano, el carpintero y guardián de aquel barco, D. Andrés Cárcamo, tras de haber sostenido previas y sigilosas conversaciones con D. Bernardo Monteagudo Cáceres, brazo derecho de San Martín en todos los asuntos concernientes a Guerra y Marina, personaje que posteriormente fue nombrado ministro de dicho ramo con fecha 3 de agosto de 1821, al crearse oficialmente el Protectorado del Perú.

Tal aseveración tendría un basamento heurístico unilateral, sustentado por las declaraciones que D. Victoriano Cárcamo prestó oficialmente ante el Capitán D. Pedro Izquierdo el 20 de julio de 1821, manifestándole por escrito y bajo firma testificada debidamente quien, en lo referente al casi medio centenar de onzas de oro que habían sobrado luego de la repartición que como premio se dio a los tripulantes que ayudaron a capturar el buque, manifestó:

"Y las restantes (que debieron sumar unas 48 onzas) quedaron al declarante y su hermano; las mismas que el señor Secretario Monteagudo las dio al declarante (lo subrayado es del autor), *y que estas onzas pertenecían al Capitán Gamón, cuya disposición tomó el declarante por haberle ofrecido a la tripulación para la Jura de la Independencia al saqueo del buque, con cuya repartición evitó el desorden que podía haber habido al día siguiente..."*[29].

Dentro de la interpretación histórica de este hecho tan importante que legó a nuestra Marina de Guerra su primer barco, cabe admitir la intervención subrepticia de Monteaguido. Máxime si éste conocía la existencia en su país (Argentina) del "Reglamento Provisional de Corso" de 1817, y que en el Perú no podía extender "patentes" por carecer de buques para ejercerlo[30].

De otro lado, fue "...demostrativa de variadas actitudes —apuntó el historiador peruano de la Puente y Candamo— esta valerosa decisión que encabezan los Cárcamo, de grata tradición en nuestra Marina. Es legítimo resaltar la decisión y el arrojo de los que dirigen el levantamiento; igualmente, es una muestra más de la etapa profundamente incierta que viven las gentes del Virreinato en el año

1821, cuando los espíritus en la vacilación de esos días esperan, eventualmente, una decisión lúcida como la de los Cárcamo para expresar sin disimulo el ánimo separatista; en fin, este día del 17 de marzo no es una ocasión desdibujada en la historia del Perú, es en verdad, una hora con seguros contornos"[31].

Este hecho conspicuo y univalente, especie de estrella Belén en su anuncio del nacimiento de nuestra Marina de Guerra, nos invita a esbozar una visión panorámica del suceso histórico en sí, resumiendo hilvanadamente sus variados aspectos dentro de las naturales limitaciones inherentes a la extensión del presente libro.

EL PAILEBOTE SACRAMENTO

La nave mencionada que estaba destinada a conducir regularmente correspondencia, carga menor y hasta reducidos caudales estatales o particulares, navegaba bajo la bandera española y era una suerte de goleta muy rasa y fina tanto en su estructura cuanto en sus líneas de construcción.

Como "pailebote correo", seguía siempre itinerarios previamente trazados para cumplir su cometido específico. La designación castellanizada —que lo diferenciaba de las goletas regulares, por tener sólo dos palos y carecer de velas gavias— provenía del idioma inglés (pilot's boat, bote del piloto o práctico). El diccionario también admite el nombre de "pailebot", suprimiéndole la "e" final a modo de apócope.

En documentos históricos del pasado siglo, incluyendo la correspondencia firmada a su bordo por San Martín, también se le denominaba "paylebot", haciendo uso de la "y" en reemplazo de la "i" latina[32].

La principal diferencia entre el pailebote y la goleta clásica estribaba pues en que, mientras la última era algo mayor en tonelaje, de líneas y estructura más gruesas y poseía tres palos machos (trinquete, mayor y mesana), el primero tenía masteleros cortos, velas "cangreja" y "escandalosa" y sólo dos mástiles.

Hasta hace poco tiempo no se había hecho un rastreo histórico detenido acerca del *Sacramento* pese a su univalente significado como primer buque artillado de nuestra Marina Independiente. Hoy podemos hacerlo gracias a algunos interesantes documentos procedentes de Cajamarca, Huacho, Trujillo, Piura y Lima, cuidadosamente reunidos por la Comisión que se ocupó de preparar la monumental "Colección Documental de la Independencia del Perú", editada en la capital en 1971. Siguiéndola, a partir de las próximas líneas ya no nos referiremos como antaño a una goleta cualquiera, sino, específicamente a un pailebote, merced a las diferencias que tan someramente hemos establecido ut supra[33].

Resumiendo: el Pailebote Correo *Sacramento* que zarpó del Callao el 10 de marzo de 1821 —fecha ya comprobada históricamente— conducía a su bordo Oficiales del Rey, pasajeros, carga, valores e interesante correspondencia política realista. Siendo Panamá el último destino de su ruta, debía recalar previamente en Paita para entregar parte del correo interno que portaba para lo cual desembarcaría en dicho puerto al funcionario postal, D. Agustín Navarrete, especialmente comisionado por sus superiores con dicho fin.

Del lado patriota existía una suma de intereses que, por lo variada y necesaria en tales momentos, aconsejaba urdir un plan urgente para ejecutar una suerte de "golpe de mano" y hacerse del *Sacramento*, máxime si la tripulación que lo dotaba era en su totalidad peruana (paiteños, como se verá más adelante) y su capitán al igual que el piloto —españoles de origen— parecían mostrarse proclives o cuando menos relativamente indiferentes, a una posible captura de la nave en mención. Su descargo de responsabilidades, si el caso se presentaba, podría muy bien ampararse en lo que hubiese significado un motín a bordo ante una abrumadora mayoría de tripulantes sublevados.

Por descontado que el interés patriótico más importante (en el cual, como se apuntó más arriba, cupo la velada insinuación de Monteagudo), era el de capturar aquel barco. En segundo lugar, y revistiendo parecida importancia, enterarse de la correspondencia secreta virreinal que el buque portaba. En último término, con características nada despreciables por cierto, hacerse de los caudales que en oro y plata —ya manifestados ya entregados al capitán "por lo alto"— dineros éstos requeridos urgentemente para continuar la campaña independentista.

DOTACION, PASAJEROS Y CARGA DEL BUQUE

El pailebote *Sacramento* estaba al mando del Capitán D. Miguel Gamón (quien se desempeñaba también como Maestre: administrador), y llevaba un Piloto de Altura (para la navegación astronómica), D. Juan Antonio de Tellechea, así como un Escribano que respondía al nombre de D. José María Delgado.

La tripulación se hallaba conformada como sigue:

Contramaestre.—D. Victoriano Cárcamo. Su edad: 30 años.
Guardián (y carpintero).—D. Andrés Cárcamo. Su edad: 33 años.
Marineros: Manuel de la Trinidad, Francisco Martínez, Cipriano Morales, José María Delgado, Dionisio Crisóstomo, José Rodríguez, José del Castillo, Marcelo Montecristi y Miguel Arizaga.
Grumetes: Manuel Landa y Gregorio Chunga.
Cocinero: Francisco Agurto.

Tres hombres adicionales completarían la tripulación, y, según rezaba el Manifiesto del *Sacramento*, sus nombres los daría oportunamente el Capitán Gamón. Estos últimos —sin que se pueda asegurar— podrían haber sido Nazario Ramos (negro esclavo, criado de Gamón), Pedro Noy y el paje llamado Agustín.

Licenciados (en pasaje).—José Martín Bañales (calafate), Lorenzo Moreira (marinero, portugués de origen) y Manuel Farfán.

Guarnición militar.—Tres soldados que se embarcaron poco antes de zarpar el pailebote.

Pasajeros

D. José Henríquez de Guzmán, con un criado suyo. El nombrado era Superintendente de la Casa de Moneda de Santa Fe.

D. Cipriano Méndez del Busto, con un criado. El principal era Oficial del Tribunal de Cuentas de Santa Fe.

D. Juan de la Cruz Cortínez, con un asistente. Dicho jefe era Teniente Coronel graduado del Regimiento de Infantería de Burgos, había servido en el Ejército Realista y era venezolano de origen (A.).

D. Juan José Lerena, Alférez de Navío de la Real Armada de España.

D. José de Ibarra, Alférez de Fragata de la misma Armada.

D. Manuel Quesada, Teniente de Fragata de dicha Armada.

Dña. Manuela Taboada.

D. José del Carmen Triunfo, con su esposa y dos niñas; además, dos criadas y tres muchachos.

Dos pasajeros —de quienes respondería el Capitán Gamón— comprometiéndose a individualizar sus nombres.

Adicionalmente los tres licenciados en pasaje que ya fueron citados dentro de la relación del personal marinero.

Total: 16 pasajeros y 8 criados.

Carga

Hallábase declarada la siguiente:

2 cajones de a 3.000 pesos en cada uno (E.A.C.), enviados por Dña. Evarista Angulo a D. Luis de la Barrera.

2 tercios de a 50 petates cada uno, enviados por D. Miguel Quesada (M.Q., 1 y 2) y consignados a D. Mariano Arosemena (A.).

(A.).—Ex jefe de los confabulados con San Martín durante la Tercera expedición de Cochrane sobre el Callao; ya hemos visto que conspiraba a la par de D. Juan Santalla, para entregar la fortaleza chalaca a los expedicionarios patriotas. A la sazón viajaba al exilio por orden de Rodil.

1 cajón con 3.689 pesos fuertes (M.A.), también para el arriba citado Arosemena. Embarcó: D. Vicente Falconí.

1 zurroncito con 1.250 pesos fuertes (B.A.), a consignación de D. Blas Arosemena. Embarcó el antes mencionado Falconí.

1 lío con 4 docenas de jeringas de metal del país (V.A.), para D. Vicente Alvarez. Remitía: Falconí.

Flete a cobrarse, en total: 101 pesos.

Yendo más allá de los documentos, resulta indispensable añadir algo que por esos tiempos constituía una establecida costumbre. Muchas personas entregaban al capitán del barco "por lo alto", esto sería decir, confiando en su honorabilidad y honradez, determinadas cantidades de dinero para que él las entregase a sus destinatarios personalmente, una vez llegado a puerto y junto con las cartas respectivas que consignaban en su texto el monto de los dineros remitidos.

De esta manera se eludía el pago de fletes e impuestos, gracias al abono de una "comisión" razonable que iba a engrosar los bolsillos del discreto portador.

En el caso del *Sacramento* —y luego de seguir el curso de la investigación sumaria y declaraciones que se tomaron— no cupo duda, después de que dicho pailebote fue capturado por sus tripulantes peruanos, que el capitán Gamón había recibido "por lo alto" algunas sumas de dinero que no se manifestaron.

LA NOTICIA OFICIAL DE LA CAPTURA DEL SACRAMENTO

Con fecha 21 de marzo de 1821 y ya en aguas de Paita, D. Victoriano Cárcamo, contramaestre del barco y jefe de sus captores, elevó su propio informe al Comandante Militar de la Provincia de Piura, D. Félix Olazábal, avisándole que a bordo del *Sacramento* traía diversos prisioneros realistas.

Solicitaba contestación para poder entrar a Paita con el buque que capturó para la causa independentista, pues habíase enterado —al establecer contacto con una balsa de Sechura— que le esperaban cien hombres en tierra para hacerle prisionero "por la Patria" junto con toda su gente, y él, deseoso de no ser confundido por error, pedía que se reconociera su calidad de patriota para no ser "sorprendido por la tropa" al creérsele realista pese a no serlo[34].

(A.).—A última hora se suspendió el embarque de los petates, debido a una alarma relativa al merodeo de posibles velas corsarias que se habían avistado.

Y sus razones tenía para hacer conocer la índole de aquel alzamiento, desde que en tierra desconocíanse los pormenores de su patriótica actitud. Esta no había constituido un motín vulgar y corriente, razón por la cual no la calificamos tan despectivamente. Es preciso tener en cuenta que tanto el capitán del buque cuanto sus más cercanos subalternos españoles, conocían de antemano que tal situación iba a producirse, y más aun, no se habían opuesto a que dicha anomalía ocurriera. Por el contrario, y como después se supo, el propio jefe del barco colaboró con su contramaestre. D. Victoriano Cárcamo, rompiendo previamente variada documentación y arrojándola al mar, destruyendo de esta manera —y muy probablemente— diversas obligaciones referidas a cantidades de dinero recibidas "por lo alto" y que debía entregar al término del viaje.

Así Gamón pudo habilitar a Cárcamo con 300 onzas de oro, dinero que fue repartido como más adelante se verá, a guisa de premio y entre los miembros de la tripulación, por haberlo ofrecido a éstos para "la Jura de la Independencia al saqueo del buque" y evitar desórdenes posteriores. Aquello fue pues un alzamiento y no un motín.

Hecha la anterior digresión, examinaremos el parte oficial que sobre este asunto elevó de inmediato el entonces Juez de Marina de Paita, D. Manuel González (sic.) y Otoya, a su superior inmediato y Comandante Militar de Piura, D. Félix Olazábal; decía así:

"Son las once de la noche en que acaba de anclar en Paita el Pailebot Correo Sacramento *procedente del Callao, el que fue tomado por la Patria el 17 del presente en esta costa a sotavento de Máncora. El asalto a su Capitán, piloto y pasajeros que manifiesta la adjunta lista fue por el Contramaestre Victoriano Cárcamo, el carpintero Andrés Cárcamo y a ejemplar toda la tripulación.*

El Capitán y el piloto accedieron al momento, los que han conducido el buque a puerto, y los demás pasajeros los pusieron en prisión.

El buque queda asegurado sin timón ni velas".

Dios guarde a Vuestra Merced muchos años, Paita Marzo 21 de 1821.

MANUEL GONZALEZ OTOYA

El Comandante Militar de la Provincia de Piura comunicó al día siguiente tan grata nueva al entonces Intendente de Trujillo, Marqués de Torre Tagle, quien, a su vez, ejercía la Comandancia General de la Costa Norte al lado de los patriotas independentistas (recordemos que anteriormente había sido nombrado por el Virrey de la Pezuela, designación que constituyó una de las causas de su derrocamiento). Tal parte oficial de Olazábal rezaba así:

"Con la plausible noticia que acabo de recibir en este momento de hallarse el Paylebot Correo en el puerto de Paita apresado por la misma tripulación, que era paiteña, *parto para dicho punto en este instante a fin de imponerme del pormenor de todo y comunicarlo a Vuestra Señoría.*

Acompaño a Vuestra Señoría el parte que me dá Don Manuel de Otoya y el Contramaestre del buque.

Tengo el honor de ofrecer a V.S. mis servicios. Piura y marzo 22 de 1821". (Las partes del texto que se destaca se deben al propósito del autor).

FELIX OLAZABAL

Señor Marqués de Torre Tagle, Mariscal de Campo y Comandante General de la Costa.

(Al margen): Truxillo y Marzo 29 de 1821.

"Por recibido con los dos oficios que acompaña; impártase esta plausible noticia al Excelentísimo Señor Capitán General Don José de San Martín y dense las gracias al Capitán Comandante Militar de Piura, quien lo comunica".

TORRE TAGLE (rúbr.)[35].

Con la celeridad que el hecho aconsejaba, la noticia acerca de la captura del *Sacramento* llegó antes del mes cumplido a conocimiento del Libertador San Martn quien tenía su Cuartel General en Huaura. De inmediato ordenó éste su traslado al puerto de Huacho, entusiasmado con tal aviso y deseoso de contar con un barco que le permitiese prescindir de los favores de Cochrane.

En efecto, y como ya se ha apuntado previamente, las relaciones con el Almirante hallábanse tensas y casi al borde de una ruptura. A la sazón, cuando el Capitán General de las fuerzas libertadoras necesitaba emplear un barco ya para algún reconocimiento ya con otro fin, el jefe de su escuadra le prestaba la goleta chilena *Montezuma* con tal expreso motivo. A partir de aquel momento y teniendo el Perú un buque propio, ya no sería necesario recurrir tan frecuentemente a Cochrane como se venía haciendo, pero, un tanto sarcásticamente y después del 3 de agosto en que San Martín asumió su nuevo título, el marino anglo-chileno comenzaría a referirse al *Sacramento* llamándolo "el yate del Protector".

La navegación del pailebote hasta Huacho se efectuó sin inconveniente alguno. La orden respectiva se impartió a través del documento que insertamos a continuación:

(fol. 112)
"Trujillo.
Departamento de Guerra y Marina
Disponga V.S. que el Paylebot Sacramento *venga inmediatamente al puerto de Huacho, tocando antes en el de Huanchaco por si hubiese algunos efectos que traer a su bordo.*
Dios guarde a V.S. muchos años.
Cuartel General en Huaura Abril 11 de 1821.

JOSE DE SAN MARTIN

Señor Mariscal de Campo Marqués de Torre Tagle, Presidente del Departamento de Trujillo.

Huamán (fol. 112 v) Abril 19 de 1821.

Por recibida la Superior Orden, guárdese y cúmplase habilitándose a la mayor brevedad el buque para su destino y avisando a Su Excelencia en contestación".

TORRE TABLE (rúbr.)
Fecho (rúbr.) *JOSE MARIA GARCIA*[86]

Yendo más allá de los documentos que delinearon aquel acaecimiento histórico, pero que dentro de la rigidez de sus textos no resultan capaces de suministrarnos un conocimiento que exceda ni explique los pormenores del hecho principal, pasaremos a continuación a examinar algunos detalles adicionales que nos ayudarán a obtener una interpretación cabal sobre la captura del *Sacramento.*

ZARPE Y PREPARATIVOS PARA EL ALZAMIENTO

El pailebote correo antes mencionado zarpó del Callao el 10 de marzo de 1821, despachado por la Administración General de Correos de Lima cuyo jefe era D. Félix de la Rosa y con destino a Panamá como fin de su viaje. Su Capitán y maestre era D. Miguel Gamón, español de origen y marino mercante de profesión, quien residía en Paita desde hacía 8 años desde la fecha en que contrajo matrimonio.

Tanto por el tenor de las declaraciones que posteriormente rindió cuanto por los hechos en sí, era proclive a no oponer resistencia en el caso de que su barco fuese capturado para la causa independentista del Perú. Lo mismo demostró su Piloto de Altura, D. Juan Antonio de Tellechea, español también y encargado principal de la navegación programada para el buque.

El *Sacramento*, antes de arribar a Paita, tocó en Negritos después de haber sobrepasado el puerto anterior y en aguas de Talara. La finalidad de esta escala era la de desembarcar allí al funcionario de Correo, D. Agustín Navarrete, quien portaba correspondencia confidencial e interna. Con permiso del Capitán Gamón quedáronse en tierra otros tres tripulantes cuyas familias radicaban en las cercanías.

Otro objetivo tuvo también la mencionada parada: tratábase de averiguar la principal tendencia que exteriorizaban los pobladores de aquellos contornos, ya por la causa realista ya por la patriota, desde que no se contaba con información fidedigna al respecto.

Al conocerse a bordo —a través del contacto que se estableció con Pedro Purisaca, patrón sechurano de una balsa de Colán— que aquella región estaba decidida "por la patria", el Pailebote Correo *Sacramento* reanudó su viaje hacia Panamá.

Durante el trayecto tanto el contramaestre del barco, D. Victoriano Cárcamo, como su hermano D. Andrés Cárcamo y siete tripulantes confabulados, enteraron al Capitán Gamón sobre sus intenciones de capturar el buque para la causa patriota. Está probado que este último, consciente del anunciado alzamiento y antes que dicha insubordinación se produjera, procedió a romper y arrojar al mar diversos sobres de correspondencia cuyos contenidos y destinatarios sólo él conocía, información que debido a tal circunstancia permaneció ignorada y aún se desconoce.

Las autoridades político-militares patriotas sospecharon —desde el primer momento y como se supo después— que tales cartas contenían relaciones sobre cantidades de dinero no manifestadas que, "por lo alto" y según expresión muy usada en la época, habían sido confiadas al Capitán de la nave para su entrega al finalizar el viaje.

El paraje en que se llevaría a cabo la captura del *Sacramento* durante la navegación hacia el norte y en mar abierta, resultaría, a tenor de las declaraciones que posteriormente se tomaron cumpliendo órdenes superiores, algún lugar situado al sotavento de Máncora y en las inmediaciones de la Punta Santa Elena.

LA INSUBORDINACION Y CAPTURA PARA LA PATRIA

El 17 de marzo de 1821 más o menos a las once de la noche, el contramaestre D. Victoriano (Cárcamo (ex Sargento 1º del Batallón de Milicias de Piura), su hermano, el carpintero D. Andrés Cárcamo (quien figuraba como Guardián a bordo) y los siete tripulantes comprometidos procedieron a tomar el *Sacramento* para la causa patriota. Solamente hallaron alguna resistencia de parte de dos de los pasajeros: el Teniente Coronel graduado D. Juan de la Cruz

Cortínez, y el Teniente de Fragata D. Manuel Quesada de la Real Armada de España. Ambos fueron heridos personalmente por el contramaestre Victoriano Cárcamo antes de ser reducidos. Finalmente, todos los pasajeros resultaron apresados, confinándoseles bajo llave en el castillo del pailebote.

Una vez asegurada la situación, la nave procedió a invertir su rumbo para navegar hacia Paita y arribar a este puerto bajo el gobierno del Capitán Gamón, quien procedió a hacerlo a expreso pedido del jefe de los sublevados, D. Victoriano Cárcamo. Durante el corto viaje que siguió a la captura, éste último hizo "jurar la Independencia" tanto a los confabulados inicialmente como al resto de tripulantes, premiándolos luego mediante la distribución de dinero para mayor seguridad del buque.

El advenimiento del Capitán Gamón para que su barco fuese a convertirse en presa de los patriotas, se torna claro a través de la interpretación histórica de los hechos. No solamente permitió que ellos ocurrieran sin poner sobre aviso a los pasajeros militares que llevaba a bordo, sino que, además, continuó gobernando el barco hasta su arribo a Paita luego de haber habilitado con una crecida suma de dinero al cabecilla de aquel alzamiento para que lo repartiese. Aquella captura realizada entre gallos y medianoche, constituyó una suerte de operación de corso sin patente oficial y sin naves para ejecutarla, que llevada a cabo entre países en pleno estado de guerra como España y el Perú, se perpetró con la aprobación tácita de Monteagudo y fue avalada con dineros peninsulares que se suponían a bordo del *Sacramento*, utilizando para tan exitoso logro no la potencia de otro u otros barcos atacantes, sino la audacia, el patriotismo y el valor de sus propios tripulantes.

Lo cierto fue que una vez "jurada la Independencia" en el buque capturado, de 300 onzas de oro que originalmente "pertenecían a Gamón" según declaraciones posteriores (y de las cuales habíanse extraviado 4 de dichas monedas), el citado Capitán habilitó con 119 a D. Victorino Cárcamo para los premios que éste pensaba otorgar, guardando para sí las restantes que ascendían a la bonita suma de 177 onzas.

Cárcamo, a su vez, les repartió como se indica:

A:	José María Delgado	15 onzas.
	Manuel de la Trinidad	16 onzas.
	Francisco Martínez	16 onzas.
	Cipriano Morales	16 onzas.
	Dionisio Crisóstomo	15 onzas.
	José Rodríguez	15 onzas.
	Manuel Landa	15 onzas.

José del Castillo		8 onzas.
Gregorio Chunga	(roto)	(Sic.)
Marcelino Montecristi		8 onzas.
Francisco Agurto		8 onzas.
Miguel Arizaga		4 onzas.
Nazario Ramos		4 onzas.
Pedro Noy		4 onzas.
Agustín (paje)		4 onzas.
		—— onzas.
	Total:	148 onzas.

Como ya se apuntó líneas arriba, los hermanos Cárcamo —por habérselas concedido el señor Secretario Monteagudo— quedáronse con el saldo restante, que debió ascender a 48 onzas de oro en su totalidad.

EPILOGO Y REBAUTIZO DEL BUQUE

Al arribo a Paita del *Sacramento* el 21 de marzo de 1821 y luego de habérsele concedido las garantías necesarias, que, como ya se vio anteriormente, solicitó el contramaestre D. Victoriano Cárcamo antes de entrar al puerto, las autoridades político-militares visitaron el pailebote, tomaron las medidas pertinentes inmediatas, y, finalmente, dejaron a su cargo el barco después de trasladar a tierra a los prisioneros y el equipaje.

En los días siguientes se ordenó una investigación sumaria sobre el acaecimiento, y, posteriormente, se tomó declaraciones detalladas a todos los involucrados en el caso buscándose así llegar a un total esclarecimiento del hecho. Todas ellas no arrojaron mayores luces dignas de tenerse en cuenta.

Pese a que las maletas y equipajes habían sido conducidos a tierra "con todas las medidas de seguridad" para su acarreo y custodia, no pudo darse con el paradero de las 221 onzas de oro reclamadas por el Teniente Coronel D. Juan de la Cruz Cortínez, según el informe final del Agente Fiscal Zegarra evacuado en Trujillo, a octubre 15 de 1821.

Tampoco se pudo tangibilizar las sospechas existentes acerca de los caudales que el Capitán y maestre, D. Miguel Gamón, pudo haber recibido "por lo alto" según la costumbre establecida en la época que nos ocupa.

Cosa cierta sí fue que dicho marino junto con su esposa e hijos, usando de pasaportes expedidos por el Comandante de Paita, D. Francisco Frías (y pese a la prohibición oficial para que tal clase de documentos se otorgara a súbditos españoles), se embarcaron en la goleta *Santa Teresa* (a) *La Constancia*, zarpando del Perú

con rumbo a Guayaquil el 28 de abril de 1821. Dicho barco pertenecía a D. Agustín Zubillaga.

Como dicha actitud que suscitó abiertas críticas no alcanzó a justificarse debidamente, puesto que tal permiso fue arbitrariamente otorgado en manifiesta oposición a las órdenes existentes, el Comandante de Paita, D. Francisco Frías, fue suspendido del mando que ejercía, con fecha 23 de mayo de 1821.

Finalmente —y antes de la Proclamación de la Independencia del Perú— el pailebote *Sacramento* fue entregado al Libertador San Martín en el puerto de Supe, quien lo recibió de manos del jefe de sus captores, D. Victoriano Cárcamo, comenzando así a establecer una oficina a su bordo y a despachar desde ella la correspondencia inherente a sus funciones de Capitán General de la Expedición Libertadora del Perú. Como un ejemplo fragmentario de este ejercicio, cabe citar su oficio del 6 de julio de 1821 en el cual se dirigió al Ayuntamiento limeño y que consignaba textualmente la siguiente frase: "...la Capital del Perú ha entrado ya en el número de los pueblos libres de América". Lo firmó: "a bordo de la goleta *Sacramento*, en la bahía del Callao" y en la fecha arriba indicada. Copia de dicho documento apareció en la "Gaceta del Gobierno" de la época[37].

La goleta *Montezuma* que utilizaba San Martín regularmente con éstos y otros propósitos de inspección, fue devuelta al Vicealmirante Cochrane, quien acostumbraba a cederla para los fines antes indicados.

El mando del *Sacramento* recayó en el marino inglés D. Joseph Wickham, armándose al buque con un cañón pequeño y asignándosele una tripulación de 36 hombres. Wickham había llegado a nuestro país con la Expedición Libertadora del Perú; con fecha 4 de octubre de 1821 fue nombrado Teniente de la Marina del Estado del Perú (sic.).

Posteriormente y por Decreto del Protector del Perú firmado el día 7 del mes arriba indicado, se rebautizó al *Sacramento* con el nuevo nombre de *Castelli* para honrar la memoria del prominente político argentino, D. Juan José Castelli, valeroso militar y distinguido tribuno fallecido a temprana edad según sus biógrafos[38].

No obstante aquel cambio de nombre del buque, en nuestro medio naval siguiósele llamando *Sacramento* por la establecida costumbre de hacerlo así. Continuando tras de su rastro a través de los años inmediatamente posteriores, hemos encontrado en el Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú algunos datos adicionales acerca de aquel barco: apresó a la *Macedonia* en Huacho por contravenir disposiciones aduaneras; en junio 24 de 1822 su Capitán informó acerca de la presencia de los buques *Cantón, Perla* y *Sera* en Arica (empeñados en contrabandear), estableciéndose un tiroteo

entre el *Sacramento* y la *Cantón;* el 20 de febrero de 1823 y el 20 de diciembre del mismo año, el *Sacramento* logró evadir unas acciones corsarias en su contra ocurridas en Pisco y llevadas a cabo por el bergantín corsario español *El Griego*[39].

Así pues aquel pequeño barco que fuera capturado el 17 de marzo de 1821 por los marineros paiteños D. Victoriano y D. Andrés Cárcamo, inició físicamente la escuadra del Estado del Perú, convirtiéndose en la primera de sus unidades navales gracias al esfuerzo concertado de un valeroso grupo de patriotas.

EL NACIMIENTO DE LA ESCUADRA PERUANA INDEPENDIENTE

Siempre examinando los hechos desde el ángulo naval en forma retrospectiva y cronológica, debemos remontarnos al 3 de agosto de 1821 en que, al emitirse el Decreto Sanmartiniano cuyos incisos 1º y 3º son los que más interesaría examinar en este caso, estaríamos en capacidad de revisar brevemente sus respectivos textos que rezaban así:

1.—"Quedan unidos desde hoy en mi persona el mando supremo político y militar de los Departamentos libres del Perú, bajo el título de Protector".

Y más abajo, refiriéndose a la asignación de los Ministerios que dicho Decreto creaba, decía textualmente:

3.—"El de Guerra y Marina, al Teniente Coronel D. Bernardo Monteagudo, Auditor de Guerra del Ejército y Marina, Secretario del despacho".

Fuera del pailebote *Sacramento* y de la goleta *Macedonia* que, como ya se ha visto, aquel capturó en aguas de Huacho, en la rendición de las fortalezas del Callao ocurrida el 19 de setiembre de 1821 el bergantín realista *Pezuela* pasó a incrementar notablemente nuestro escasos efectivos con sus potentes baterías de 18 cañones. Luego se adquirió —mediante compra en el Callao— el *Guerrero,* buque al que se le dotó de inmediato con 17 piezas de artillería.

Más tarde, en octubre, se dispuso que los bergantines del Estado: *Guerrero* y *Pezuela,* fuesen rebautizados con los nombres de *Belgrano* y *Balcarce* respectivamente, "en memoria de los que hicieron los primeros esfuerzos para librar al Perú, y que ya no existen sino en la historia de nuestra gloriosa contienda". Con dicha medida se honró a los personajes epónimos de tales barcos, todos ellos políticos argentinos de destacada participación en la lucha por la independencia.

Una deferente excepción se llevó a cabo poco después al comprarse la corbeta *Thais* en la suma de 28.000 pesos e incorporársele a la escuadra que recién nacía: cambiósele también de nombre para darle el de *Limeña* y honrar a la ciudad rimense de esta manera. Así y aunque pudo rebautizarse a la nave aquella adjudicándole simplemente el sustantivo de "Lima" —con lo que se habría logrado cabalmente la intención— deseóse tal vez derivarlo halagüeñamente hacia su población femenina, como una suerte de requiebro sutil y encubierto dentro de la documentación oficial, muy propio y característico de la galante personalidad del Ministro, D. Bernardo Monteagudo Cáceres:

"Ministerio de Marina.—Para hacer más célebre el nombre de esta heroica capital, cuyos habitantes han demostrado y manifiestan cada día el mayor entusiasmo por la conservación de su Independencia; ha resuelto S.E. que la corbeta de guerra que antes se denominaba la "Thais", se conozca en lo sucesivo con el nombre de Limeña"[40].

Luego, el 6 y 7 de octubre de 1821 respectivamente, se emitieron sendos decretos que ordenaban lo siguiente:

a).—"Que los buques de guerra del Perú y la contabilidad de todos los ramos, se arreglarían a la Ordenanza Naval dada y publicada en 1802 para la Armada Naval de España.

b).—La promulgación del "Estatuto Provisional de la Libertad del Perú", mientras se trabajaba para forjar la Constitución Permanente del Estado".

Mes y medio más tarde y con fecha 24 de noviembre del año arriba citado, otro decreto —dentro del cual se adivinaba el genio organizador de Monteagudo— clasificaba los grados de la oficialidad naval peruana, detallando escudos, emblemas, galones y otras particularidades de los uniformes que cada uno de sus miembros debía usar conforme a sus rangos.

De esta manera y mientras la inquietud naval de San Martín continuaba en su propósito de incrementar nuestra escuadra, Monteagudo trabajaba arduamente para organizar la legislación vertebral de la naciente Marina del Estado. El Capitán de Navío, D. Martín Jorge Guise, Comandante del Arsenal a la sazón, entrenaba tripulaciones, alistaba armamentos y pertrechos navales, llegando hasta hacer diseñar y confeccionar banderas para los buques de guerra, completando así la labor mancomunada de aquel infatigable trío que recuerda la historia como el artífice y fundador de la Armada Peruana que hoy conocemos.

EL NAUFRAGIO DEL SAN MARTIN

Sitiadas las fortalezas del Callao y cercada la capital por las fuerzas patriotas, tornóse urgente el abastecimiento logístico de víveres y otros materiales para proseguir la campaña libertadora contra los ejércitos del Virrey La Serna. El navío *San Martín* que bajo el mando del capitán Wilkinson no hacía mucho que había arribado al primer puerto, cargado de trigo mollendino y de otros diversos valores capturados durante las acciones intermedias de Miller sobre Pisco y Arica, fue enviado a Chorrillos para desembarcar allá los cereales que tanto se necesitaban para alimentar a la tropa, debido al peligroso fuego de los castillos chalacos que teniendo como jefe al Mariscal de Campo, D. José de La Mar, recién fueron rendidos posteriormente en setiembre de 1821.

Así fue cómo el 16 de julio del año indicado —y según el historiador Paz Soldán, desatendiéndose las observaciones del Vicealmirante Cochrane— el buque de mayor porte de la Escuadra Libertadora enrumbó hacia Chorrillos para descargar aquellos granos. Habiendo fondeado en un paraje aparente de aquella bahía dispuesto a iniciar la faena, la falta de amarras adicionales que reforzaran su posición trajo como consecuencia que su ancla garreara (resbalando sobre el fondo, sin encontrar asidero fijo), lo que unido a los efectos de la brisa imperante y a la fuerte marejada trajeron como consecuencia su varadura. Las maniobras hechas de inmediato por el Capitán Wilkinson lograron sacar el buque a flote nuevamente, pero a los pocos minutos, habiendo arreciado el viento y la mar el casco se volvió a asentar violentamente contra roquerías de la playa, descuadernando parte de sus fondos hasta inundarlo y hacerlo zozobrar.

Sobre este lamentable accidente de mar, el historiador chileno Rodrigo Ballesteros —refiriéndose a los valores recogidos por Miller en la Expedición de Intermedios— que se consideraron como "efectos de presa", apuntó que la suma total se "calculaba en 250.000 duros, sin que pudiese salvarse cosa alguna de interés"[41].

El entusiasmo que había producido en nuestro país la presencia de la Expedición Libertadora del Perú, la feliz actuación de la escuadra que la condujo desde Chile y los eficaces desembarcos del ejército, así como su denodada lucha contra las tropas realistas, incentivó la conciencia naval popular e hizo que en Lima se abriese una patriótica suscripción para colectar fondos con el fin de adquirir otro navío que, llevando el mismo nombre del barco recién perdido, pudiese reemplazar al *San Martín* hundido en las aguas de Chorrillos.

Los detalles de tan hermosa iniciativa fueron variados y aparecieron posteriormente en un folleto que se editó durante el año de 1822. El historiador naval peruano, D. Rosendo Melo, refiriéndose

a este asunto escribió: "Hubo donativos desde medio real hasta mil pesos. Los de esta última cifra fueron cuatro: el marqués de Torre Tagle, Supremo Delegado; el presidente del departamento de Lima, don José Riva Agüero, don Pedro Abadía y don Juan Bautista Sarroa". Añadió que, por distintas consideraciones al final de la lista existían notas explicativas acerca del por qué no se llegaron a cobrar los donativos de Torre Tagle, Abadía, e incluso otro de 100 pesos del P.D. Bernabé Tagle librados a los fondos de la Orden del Sol. A mayor abundamiento, explicaba el citado autor que la totalidad de los fondos colectados ascendente a 25,056 pesos con 4 reales, fue retirada de la Cámara de Comercio que actuaba como depositaria entre junio y julio de 1822 y por necesidades económicas del gobierno provisional, con cargo a un reintegro que no se llegó a realizar.

Sin embargo, por el significado profundamente humano y patriota de aquel gesto tan loable, no rechazamos la tentación de anotar los óbolos populares más dignos de admirarse hogaño:

	Pesos	*Reales*
El presbítero Pedro A. López, capellán de coro	6	0
Su esclavo Francisco y su mujer	0	4
El zapatero Gregorio y su mujer	0	4
El pulpero de la esquina Santa Rosa	2	0
D. Sastre	0	2
Un patriota a tiempo del entero	0	6
Cinco individuos á un real	0	5
Por ganancia en una carrera de caballos ...	51	0
Endoso de una deuda	300	0
Los vecinos de Checra (barras de plata) ...	1,013	5 1/2

Además, e integrando el total de aquella patriótica suscripción que si bien se elevó nominalmente a 28,417 pesos con 1 1/2 reales, sólo —y como ya se ha dicho— arrojó una recaudación efectiva de 25,056 pesos con 4 reales, fueron donados con el mismo propósito algunos servicios de plata, prendas de este metal y de oro cuyos valores ya negociados no se consignaron.

Simplemente se añadieron a los demás donativos hechos en dinero efectivo, para engrosar la colecta hasta totalizar la recaudación que mencionamos arriba y depositarla en la Cámara de Comercio limeña.

LA INDEPENDENCIA DEL PERU

El 6 de julio de 1821, D. José de San Martín Matorras, actuando todavía en su calidad de Capitán General y en Jefe del Ejército Libertador del Perú, dirigió un oficio al Excelentísimo Ayuntamiento

de la Capital pidiéndole su contribución —"como á uno de los más firmes baluartes"— para la conservación del orden, "interín las fuerzas de mi mando se acerquen á protegar la capital...". El egregio argentino se aprestaba a declarar nuestra independencia en acto público que se llevaría a cabo en Lima, y quería que tan solemne ceremonia se llevase a cabo con la prestancia y tranquilidad que tanto requería aquel histórico paso. "Yo estoy dispuesto á correr un velo sobre todo lo pasado y desentenderme de las opiniones políticas que, antes de ahora, hubiese manifestado cada uno". Y luego, en prevención de cualquier circunstancia punible que pudiera presentarse, añadía al terminar el correspondiente párrafo: "...y seré inexorable contra los perturbadores de la tranquilidad pública"[42].

Ponemos énfasis en la fragmentaria exposición del documento que arriba glosamos, no tan sólo por constituir una medida de personal cuidado de parte de San Martín, sino por haber sido escrito y firmado por él a bordo del primer buque de nuestra Escuadra Independiente. En efecto, tal oficio terminó así:

"Dios guarde á V.E. muchos años.— A bordo de la Goleta Sacramento, *en la Bahía del Callao, julio 6 de 1821.— José de San Martín".*

Días más tarde la correspondencia sanmartiniana registró y volcó hacia el devenir histórico, otra de las admirables facetas de su equilibrada y justa personalidad. Aquello ocurrió el día 14 de julio de 1821 cuando San Martín, dirigiéndose nuevamente al Excelentísimo Ayuntamiento de Lima, le pidió que convocara "una junta general de vecinos honrados, que representando al común de habitantes de esta capital, expresen si la opinión general se halla decidida por la independencia"[43].

El Libertador no acostumbraba a proceder motu proprio ni mucho menos a soslayar la opinión popular en asuntos tan importantes. Antes procuraba sugerir: "para no dilatar este feliz instante..., que V.E. podría elegir en el día aquellas personas de conocida probidad, luces y patriotismo, cuyo voto me servirá de norte, para proceder a la jura de la Independencia, ó á ejecutar lo que determina la referida junta; pues mis intenciones no son dirigidas a otro fin, que á favorecer la prosperidad de la América".

La contestación del Ayuntamiento no se hizo esperar y el 19 de julio se dirigió a San Martín la esperada respuesta de la Sala Capitular de Lima, adjuntando el Acta del Cabildo en la cual manifestábase "que la voluntad general está decidida por la Independencia del Perú, de la denominación española y de cualquier otra extranjera". Seguían multitud de firmas respaldando el voto que había pronunciado Lima, confirmado por "el pueblo por voz común en medio del júbilo"[44].

Así en Lima y a 22 de julio de 1821, San Martín emitió el Bando para la Proclamación de la Independencia. Fueron sus frases más resaltantes:

"Por tanto, ciudadanos, he determinado que el sábado inmediato *28 se proclame vuestra FELIZ INDEPENDENCIA y el primer paso que dais á la LIBERTAD DE LOS PUEBLOS SOBERANOS, en todos los lugares públicos en que en otro tiempo se os anunciaba la continuación de vuestras tristes y pesadas cadenas"*[45].

Y aquel 28 de julio de 1821 Lima pudo escuchar las inmortales frases del Gran Capitán de los Andes, cuando resumiendo sus colosales esfuerzos en una admirable oración que la historia no olvidará jamás, exclamó manteniendo en alto nuestra bandera:

"Desde este momento el Perú es libre e independiente, por la voluntad general de los pueblos y por la justicia de su causa que Dios defiende, ¡viva la libertad!, ¡viva la independencia!".

EL PROTECTORADO: ORGANIZACION NAVAL Y MANDOS

Como ya se ha esbozado en páginas anteriores, mediante el Decreto del 3 de agosto de 1821 San Martín asumió el mando político y militar de los Departamentos libres del Perú bajo el título de Protector. Más tarde lo cambiaría por el de Protector de la Libertad del Perú, en concordancia con los cambios de la situación nacional.

Su primer Gabinete Ministerial estuvo integrado por tres distinguidas personalidades: D. Juan García del Río, como Ministro de Estado y Relaciones Exteriores, Secretario del despacho; para el portafolio de Guerra y Marina fue nombrado el Teniente Coronel, D. Bernardo Monteagudo Cáceres, Secretario del despacho; en el ramo de Hacienda, el nombramiento recayó en el Dr. Joseph Hipólito Unanue, también Secretario del despacho. Todas las órdenes y comunicaciones serían firmadas por el Secretario respectivo y rubricadas por el Protector, debiendo ser encauzadas las que a éste último se dirigiesen a través del correspondiente Ministerio.

El mencionado documento oficial disponía también que cada Cartera formulase los necesarios reglamentos, tanto para una mejor administración cuanto para el mejor servicio público.

El Ministro de Guerra y Marina Monteagudo, argentino nacido en Tucumán, no era un militar de escuela. El grado que ostentaba obedeció a la necesidad de otorgarle un rango cuando se inició la Expedición Libertadora del Perú. Habíase diplomado de abogado en la Universidad de Chuquisaca y poseía grandes dotes como político, tribuno y escritor. Cúpole ser el primer Ministro de Marina



D. Bernardo Monteagudo Cáceres, primer Ministro de Guerra y Marina del Perú independiente. (Archivo: Museo Naval del Perú).

que tuvo el Perú a raíz de su independencia, cargo político en el que reveló extraordinarias dotes de organizador y mucha energía.

Durante su desempeño y justamente por el celo y autoridad que puso para cumplir la confianza que en él depositó San Martín, se hizo de innúmeros enemigos tanto españoles como criollos y mestizos, siendo asesinado a la postre en Lima en la noche del 28 de enero de 1825 y entre las dos plazuelas de San Juan de Dios, por el negro de 19 años Candelario Espinoza, quien, pagado con toda seguridad por individuos no exactamente determinados durante el largo juicio que se le siguió, atacóle en el trayecto de su solitaria caminata y le clavó un cuchillo en el pecho —hasta la empuñadura— partiéndole el corazón.

La condena de muerte que recayó sobre dicho asesino en 11 de octubre de 1826, fue posteriormente conmutada por Simón Bolívar "usando de las facultades extraordinarias de que se hallaba investido": el 4 de marzo del mismo año le impuso 10 años de presidio en Chagres (Panamá), ordenando su extrañamiento perpetuo del Perú. A un cómplice suyo, Ramón Moreira —que trató de disparar sobre Monteagudo con una pistola mal encebada que falló el tiro— le disminuyó a 6 años de encarcelamiento los 10 que originalmente le había impuesto el tribunal[46].

Durante casi un lustro en que Monteagudo se desempeñó al frente de los asuntos de Guerra y Marina, su preocupación organizativa en materia naval fue indesmayable. Fuera de las adquisiciones de buques que ya se mencionaron líneas arriba y del bergantín *Pezuela* que pasó a nuestra escuadra armado de 18 cañones al rendirse el Callao, vino de Chile la goleta *Moctezuma* para incrementarla al mando de Freeman, quien después fue relevado por Young. "Se proveyeron también —apuntó el historiador naval Vegas García— algunos mandos en tierra: la Comandancia General de Marina se dió a Guise (Capitán de Navío a la sazón) e interinamente, por enfermedad de éste, la ocupó Foster; Comandante del Arsenal fue D. Manuel Loro; la Capitanía del Callao se confió a D. Guillermo Prunier y Comisario de Marina fue nombrado el antiguo contador de la *Lautaro* Salvador Soyer. Todos, menos Loro, provenían de la Escuadra de Cochrane"[47].

También se ordenó que la Academia Náutica de Lima (existente ya y fundada en tiempos coloniales), continuara funcionando bajo la dirección de D. Eduardo Carrasco su antiguo y competente maestro, ascendiéndosele al grado de Teniente 1º de la Marina del Estado.

Y mientras San Martín y Monteagudo continuaban sus esfuerzos para reglamentar las condiciones, equivalencias y hasta uniformes en lo referente a los marinos que comenzaban ya a dotar la nueva escuadra independiente, el Capitán de Navío D. Martín Jorge Guise no escatimaba tampoco sus trabajos con el fin de organizarla,

entrenarla y disciplinarla adecuadamente. Así, estas tres voluntades laboraban de continuo para fundar, bajo los mejores auspicios, la Marina de Guerra que el Perú, como país soberano e independiente recién integrado al conjunto de naciones libres de América, merecía y necesitaba para surgir.

Una consecuencia directa fue el Decreto del Protectorado, que en su único considerando y con fecha 6 de octubre de 1821 decía así:

"Conviniendo al mejor servicio del estado poner con anticipación las bases sobre que debe elevarse nuestra fuerza marítima *(lo subrayado es del autor), y no siendo por ahora practicable el dar las ordenanzas que deben regir: he resuelto mientras estas se formen, declarar lo siguiente":*

Y a continuación disponía que la Marina se normara, tanto respecto de su servicio cuanto en asuntos contables, a la Ordenanza Naval española de 1802. Que los juicios criminales que se siguieran contra extranjeros debían sujetarse a las penas que regían en la Marina de Inglaterra, y, finalmente, que el código español resultaba una suerte de denominador común no sólo para los naturales de América que sirviesen a bordo, sino también para los peninsulares enrolados en nuestra Marina del Estado[48].

Luego, casi al finalizar 1821 y en 24 de noviembre de dicho año, se formalizaron las condiciones para que los guardias marinas pudiesen pasar a ser oficiales(después de tres años o tres campañas meritorias). Del mismo modo se reglamentaron las equivalencias entre grados navales y del Ejército del Perú, desde Alférez de Fragata o Subteniente hasta Almirante de Escuadra o Mariscal. También se detallaron las formas, colores y distintivos de los uniformes navales en todos los rangos[49].

Creemos de interés histórico esbozar panorámicamente tanto los nombres de los comandantes de unidades de ese entonces cuanto los de los barcos que mandaron: Wickham en el *Castelli* (36 hombres y 1 cañón); primero Robinson y después Iladoy en la *Macedonia* (20 tripulantes y 7 cañones); Carlos García del Postigo en el *Balcarce* (45 hombres y 16 cañones); Cater en la corbeta *Limeña* (95 tripulantes, teniendo 20 cañones).

Posteriormente —apuntó el historiador naval Melo— "Estos buques se aumentaron en el curso de esa administración con los que siguen: bergantín *Belgrano*, de 17 cañones y 60 tripulantes, Capitán Guillermo Prunier: fragata *Protector* (a) *Prueba* de 42 cañones y 250 tripulantes, Capitán J. Esmond..., siguieron la *Guayas*, antes *Venganza*..., el bergantín *Nancy* (ex contrabandista, 35 hombres y 4 cañones)..., la goleta *Cruz* de 62 tripulantes y 17 cañones, Capitán Santiago Guti; la fragata *Monteagudo*, que el ministro de ese

nombre tenía reservada para depósito de los españoles destinados á expulsión"[50].

LA PRESENCIA PERUANA EN LA MARINA

El Capitán de Navío D. Martín Jorge Guise, marino profesional de amplia, eficaz y reconocida trayectoria, fue en esos días augurales uno de los hombres más preocupados por la integración institucional de una armada técnica, que además de la preparación esmerada de sus gentes para asegurar la independencia nacional, contase con un amplio contingente humano del propio país tanto entre su oficialidad cuanto en lo referente a las tripulaciones de sus barcos. Católico de recto espíritu, leal a sus principios morales y modestos hasta en las instrucciones de su testamento, casó en Lima con una distinguida dama peruana, doña Juana del Valle y de la Riestra, formando con ella un hogar altamente respetable y amante del Perú, su segunda patria, por la que murió combatiendo en Guayaquil allá por el año de 1828.

Así, como Comandante General de la Marina, tuvo a sus órdenes a muchos peruanos que se distinguieron al servicio de la naciente Armada. Desde D. Eduardo Carrasco, quien como Director de la Academia Náutica de Lima enlazóse más tarde con la Marina de Guerra de la República llegando al grado de Contralmirante alla por el año de 1855, hasta otros jóvenes marinos como Esteban Salmón, Manuel Loro, Elcorrobarrutia, Boterín, Ríos, García, Palacios, incluyendo a D. Ignacio Mariátegui y Tellería, audacísimo y valiente jefe que alcanzó el grado de Vicealmirante, y que, ya anciano pero indomable, llegaría a la postre a combatir el 2 de mayo de 1866 en el Callao contra la Escuadra de España, enviada por la Reina Dña. Isabel II y comandada por el Brigadier D. Casto Méndez Núñez.

Guise propició también, hasta poco antes de presentar dignamente una renuncia al mando, en las postrimerías de 1821 y por razones que más adelante se verán, el embarco de niños huérfanos de la "Casa de Expósitos" de Lima en buques de nuestra escuadra, para que aprendieran a bordo el arte del pilotaje[51].

Dentro de los límites de una obra que como la presente tiene que encauzarse definidamente sobre un lecho restringido, no cabrían luengas relaciones nominales de los muchísimos tripulantes peruanos alistados como pilotos, pilotines, artilleros, calafates, contramaestres o simples marineros. Ellos conformaron de hecho una pléyade de hombres que sirvieron, lucharon y murieron por su patria a bordo de las naves de su Marina de Guerra.

La fundación de nuestra Marina de Guerra fue obra de muchos hombres y suma de innumerables esfuerzos. Sin embargo, por su importancia histórica, tendremos que referirnos en esta obra a tres

de los más destacados entre todos ellos, quienes, a nuestro juicio, serían San Martín, Monteagudo y Guise.

Quisiéramos enriquecer esta opinión autoral sobre sus esfuerzos para integrar la Institución Naval del Perú en los albores de su independencia en razón de sus quehaceres destinados a concretar la necesaria presencia peruana en sus buques y dependencias, incluyendo la opinión de dos conspicuos historiadores marinos sobre dicho asunto.

El Capitán de Fragata, D. Manuel Vegas García, escribió que San Martín —refrendado por su Ministro Monteagudo— al reglamentar los ascensos y señalar provisionalmente los sueldos en la Marina, expresó que su Gobierno "empeñado altamente en el fomento de nuestra fuerza marítima: la noble emulación en que ha entrado la juventud peruana, y el ardor con que se preparan á salir á la próxima campaña la oficialidad y tripulación de nuestros buques de guerra, prometen al país, esperanzas que no serán vanas..."[52].

El Decreto del Protector a que aludía el historiador Vegas, apareció en la Gaceta del Gobierno fechada en 24 de noviembre de 1821, figurando en el tomo 1º de dicha publicación con el Nº 41.

De otro lado, y refiriéndose específicamente a Guise en este caso, el historiador naval D. Rosendo Melo apuntó lo siguiente. Fueron sus palabras:

"...amante de traer al servicio el mayor número de peruanos posible, brindaba facilidades á los padres é invitaba a los jóvenes a embarcarse, preocupándose mucho de su enseñanza"[53].

LA INQUIETUD NAVAL DURANTE LAS OPERACIONES MILITARES: LA SERNA

Ya se ha visto que a raíz de la insurrección realista ocurrida en Aznapuquio, el Virrey D. Joaquín de la Pezuela fue depuesto de su alto cargo y reemplazado por el General D. José de la Serna.

La usurpación del poder político-militar que en el caso del Virreinato del Perú se llevó a cabo el 29 de enero de 1821, se debió sin duda a la débil actuación de su antecesor para oponerse a la avanzada sanmartiniana en pro de lograr nuestra independencia.

En efecto, duramente fustigado el de la Pezuela por las atrevidas y exitosas campañas navales del Vicealmirante Cochrane, así como por sus audaces golpes de mano (la captura de la *Esmeralda*, por ejemplo); duramente atacado en Pisco, Chincha e Ica, por las tropas patriotas al mando del General José Antonio Alvarez de Arenales, que destrozaron la retaguardia de las fuerzas de Quimper en su retirada hacia Camaná ocasionándole muchas bajas y tomándo-

le gran cantidad de armas, municiones y pertrechos, y, por si todo aquello no fuese suficiente, los triunfos que alcanzaron Miller y los suyos en el sur, ya en la batalla de Mirave ya en los subsiguientes hechos de armas librados en Arica, Moquegua, Locumba, Torata, Sitana y la Calera, pusieron en situación apuradísima al representante de la Corona hasta obligarlo a renunciar el mando tras los sucesos de Aznapuquio.

Además habiánse agregado a todo lo anterior los pronunciamientos por la independencia de las provincias de Trujillo, Lambayeque y Piura; "de tal manera —apuntó el historiador militar peruano Zuleta— que todo el norte del Perú hasta Guayaquil quedó segregado de la autoridad del Virrey"[54].

La crisis existente cuando La Serna asumió el poder unida a la abierta oposición popular en contra de las tropas virreinales, obligaron —como ya se apuntó en páginas anteriores— a que los efectivos realistas abandonaran Lima el 6 de julio de 1821. San Martín ocupó la capital tres días más tarde y, a lo largo de tres meses cortos, obtuvo otra de sus batallas blancas al lograr la capitulación honrosa de las fortalezas del Callao, ocupándolas el 21 de setiembre de 1821 sin derramamientos de sangre.

La Serna, por su lado, estableció su centro de operaciones en el Cuzco. Su ejército quedó dominando la sierra en la línea Jauja-Puno y todo el Alto Perú. En tan vasta región y durante el largo período del que dispuso, reorganizó, equipó y sostuvo con perseverancia y buena administración militar los efectivos bajo su mando en espera de los acontecimientos. Inclusive envió hacia el Callao al General Canterac con 4.000 hombres con el fin de socorrer las fortalezas. Frustrado tal intento —por hallarse las fuerzas libertadoras acampadas al desembocar el camino de la sierra— el jefe español, ante la imposibilidad de reaprovisionar las fortalezas chalacas, resolvió contramarchar a la sierra[55].

Mientras tanto, la política de la metrópoli aparecía ciega en la historia, como si una venda le impidiese ver la importancia del envío de fuerzas navales para evitar la pérdida total de sus colonias en América, ante el inexorable desarrollo de los acontecimientos que se veía venir.

Poco antes de ocurrir el motín de Aznapuquio, los futuros rebeldes entusiasmados por la acción mucho más rápida, beligerante y si se quiere veloz que presentían —cuando La Serna substituyese al de la Pezuela como Virrey— abogaban por la necesidad de refuerzos navales que España debía enviar.

Dos enviados especiales, el Marqués de Valle-Umbroso y Seoane, hicieron viaje hacia la península tanto para gestionar el reconocimiento de La Serna como Virrey del Perú cuanto para conseguir refuerzos navales. Ambos objetivos resultaban indispensables para detener el derrumbe del edificio colonial americano[56].

El historiador peruano, José A. de la Puente y Candamo, refiriéndose a la política metropolitana sobre asuntos navales en 1821, específicamente, escribió lo siguiente. Son palabras suyas: "La Serna, ante las urgencias tremendas de la guerra, renueva la vieja tradición virreinal que entiende como eje de la lucha el dominio del mar, el señorío de las comunicaciones". Prosigue luego diciendo:

"Este mismo pensamiento lo reitera La Serna en sendas y frecuentes cartas: "...lo indispensable es que vengan fuerzas marítimas capaces..."; que "...vengan a estos mares fuerzas navales...". Reflejan sus palabras —continúa el arriba mencionado historiador— la honda angustia suya, la misma que antes vive en términos diversos en Abascal y Pezuela, al carecer de noticias de la Península y al vivir en la ignorancia sobre la verdad de su posible refuerzo naval..."[57].

Pero, durante el año de 1821 cuando menos, la ayuda tan apremiante que incluso el propio La Serna se arriesgó a solicitar por escrito al Secretario de Estado y del despacho de la Guerra en Madrid, no llegó a concretarse.

Las causas, económicas principalmente, demoraron muchísimo el correspondiente alistamiento y zarpe de las varias unidades que se requerían para auxiliar a las colonias españolas de ultramar. Un expediente del 9 de mayo de 1822 —al año siguiente— sostenía que, para el Perú, se requería 4 buques cuando menos.

Sin embargo en 1821 se mantenía en el Perú la seguridad acerca de un pronto envío de naves de guerra desde España, indispensables —a juicio de los más distinguidos jefes realistas, como Canterac y Valdés— para sojuzgar y cambiar el curso bélico de los acontecimientos:

"Las fuerzas navales vienen, á no dudarlo; en la Península piensan antes en la conservación de esto, y que tanto los interesa, que en conquistar o tranquilizar otros puntos, para lo cual necesitan grandes preparativos"[58].

La dificultad y retraso de las comunicaciones en aquellos tiempos, dándose la mano con rumores y controvertidas noticias producía una permanente confusión en los esperanzados ánimos de quienes así pensaban, contaban no obstante con un pedido urgente y concreto escrito y firmado por La Serna con anticipación, el mismo que hallábase ya en manos del Secretario de Estado y del despacho de Guerra español y al que ya aludimos anteriormente:

"Puede V.E. asegurar á S.M. que se apurarán todos los recursos del arte militar y de la política, y que se consumará el último sacrificio por mantener la guerra hasta que lleguen tres ó cuatro navíos con armamento de todas armas, sin los cuales se pierde todo..." (las partes del texto que se resalta se deben al propósito del autor)[59].

Esta incertidumbre sin confirmación, no sólo radicaba en el campo realista sino que también se extendía al patriota. Las noticias y rumores se entrelazaban y confundían. El Perú independiente ya contaba con una Marina propia y una escuadra medianamente respetable, poseída de un reconocido entusiasmo para iniciar la próxima campaña autónoma, que según las propias frases de San Martín prometía al país "esperanzas que no serán vanas". Teniendo en cuenta las razones anteriores así como la tirantez de relaciones existente entre el Protector y el jefe de la escuadra chilena, Vicealmirante Cochrane, mal aconsejado sin duda San Martín decidió prescindir de su apoyo naval y ordenarle, a través de su Ministro de Guerra y Marina, que zarpase del Callao definitivamente con rumbo a Chile.

Tal actitud concretó Monteagudo en su oficio del 5 de octubre de 1821, conminando a Cochrane dentro de un fragmento documental que extractamos a continuación:

"...me ordena el Exmo. señor Protector del Perú y General en jefe del Ejército, prevenga a V.E. conteste categóricamente si obedece ó no á las órdenes que se le han comunicado, respecto de su salida inmediata de ese puerto para las costas de Chile, precisamente, pues la dilación en el cumplimiento de ellas tiene al Gobierno y al pueblo en una alarmante situación"[60].

La respuesta del marino anglo-chileno fue inmediata y expedida en el mismo día 5 de octubre de 1821. En ella Cochrane retrató, con pasmosa facilidad, tanto las inteligentes facetas de su carácter para rebelarse sin que se le pudiera acusar, cuanto sus dudas acerca del verdadero motivo de la comunicación recibida —que, disfrazada con el aspecto de librar a su escuadra de la amenaza naval española que posiblemente vendría— no era, a fin de cuentas, otra que el deseo de deshacerse de su presencia en estas latitudes, debido a su irrascible personalidad y desmedido modo de actuar francamente opuestos a la opinión de San Martín. No dejó tampoco a un lado su socarronería, sin desperdiciar la oportunidad de criticar la actitud de su General en jefe en lo referente al difícil pago de las dotaciones navales de Chile. Por considerarlo de interés histórico trascribimos dicho oficio, textual pero fragmentariamente, en sus párrafos más resaltantes:

"*Fragata* O'Higgins, *octubre 5 de 1821.*

Señor:

Me ha sorprendido mucho que Ud. haya sido encargado por Su Excelencia de darme órdenes que, tanto Ud. como él, deben saber

perfectamente me es imposible obedecer. Pero para que S.E. no tenga á dudas acerca de mi intención de librar á la Escuadra, si posible fuera, de la destrucción que la amenaza, *mandaré á Chile aquellos de los buques que pueda, y el resto a Guayaquil..., para que puedan seguir su navegación al punto que se les destina" (A.).*

Y más abajo, refiriéndose a la negativa sanmartiniana de pagar a la Marina "a no ser que fuera vendida por Chile al Perú", continuaba:

"...digo que desde ese fatal día he considerado a S.E. como jefe de un gobierno distinto, cuyos intereses él reputa separados y cuyas miras son incompatibles con las de Chile y con el juramento que me liga en mi situación oficial.

Tengo el honor de ser, etc.— Cochrane.— *Señor don Bernardo Monteagudo, Ministro de Marina del Perú*[61].

EL ESTATUTO PROVISIONAL

Dado por el Protector de la libertad del Perú el 8 de octubre de 1821 "para el mejor réjimen de los departamentos libres, interín se establece la constitución permanente del estado", fue firmado por San Martín y todos los miembros de su Gabinete Ministerial; constaba de 10 Secciones, 2 Artículos adicionales y 3 fórmulas de juramentación: para el Protector, los Ministros de Estado y los funcionarios públicos y demás ciudadanos.

Aquel Estatuto Provisional fue —dentro de la brevedad de su texto— un documento político sumamente importante. Podría decirse que conformaba un extracto, muy bien elaborado por cierto, de todos los demás juiciosos principios que debían servir de pauta a la sociedad peruana mientras se organizaba el nuevo país independiente, con el fin de elaborar, estudiar y promulgar la Constitución del Estado.

En lo que se refería los dos artículos adicionales (con los que finalizaba dicho Estatuto y que se añadían a las 10 Secciones de que constaba), el 1º reconocía "todas las deudas del gobierno español que no hayan sido contraídas para mantener la esclavitud del Perú, y hostilizar á los demás pueblos independientes de América"; el 2º Artículo reglamentaba las juramentaciones que al Estatuto Provisional prestarían: el Protector, sus Ministros de Estado, y, finalmente, los funcionarios públicos así como los demás ciudadanos del Perú[62].

Como desde el ángulo naval interesa particularmente la última fórmula de juramentación —puesto que el Capitán de Navío Guise,

---

(A.).—Las partes del texto que se resalta se deben al propósito del autor.

ESTATUTO

PROVISIONAL

DADO

POR EL PROTECTOR DE LA LIBERTAD DEL PERU,

PARA EL MEJOR REGIMEN

DE LOS DEPARTAMENTOS LIBRES

INTERIN SE ESTABLECE

LA CONSTITUCION PERMANENTE DEL ESTADO.

LIMA: IMPRENTA DE RIO.

Carátula del Estatuto Provisional promulgado por San Martín el 3 de agosto de 1821. (Museo Naval del Perú, en: "Colección de Leyes ..., 1821 - 1830").

en su calidad de Comandante General de Marina la prestó como más adelante se verá— registraremos su texto completo a continuación, porque creemos que dicho acto solemne ha sido considerado una suerte de eslabón final, en la larga cadena de quehaceres que concretaron la Fundación de la Marina de Guerra del Perú:

Juramento de los funcionarios públicos
y demás ciudadanos

"Juro á Dios y á la patria reconocer y obedecer en todo al gobierno Protectoral, cumplir y hacer cumplir en la parte que me toca el estatuto provisional de los departamentos libres del Perú, defender su independencia y promover con celo su prosperidad"[63].

EL ULTIMO CRUCERO DE COCHRANE

Así ha llamado la historia al viaje que, con rumbos diametralmente opuestos, dispuso el Vicealmirante luego de haber recibido la orden conminatoria de San Martín que le trasmitió Monteagudo, para que sus barcos abandonaran el Callao, dejando la responsabilidad total de la defensa naval a cargo de las unidades peruanas que integraban la Marina del Estado acabado de independizarse.

Lord Cochrane, en sus tantas veces citadas "Memorias", expresó dos razones para explicar su dividida orden de zarpe: la primera de ellas basábase en que, habiendo faltado el Protector en la fidelidad que debió mantener con Chile, no poseía derecho alguno de ingerencia sobre su escuadra; la segunda, que existiendo noticias bastante seguras acerca de la presencia en el Pacífico de las fragatas realistas *Prueba* y *Venganza*, el Vicealmirante anglo-chileno no podía considerar su misión en estas aguas como terminada, si no las capturaba o destruía en combate[64].

Por esta causa añadió, refiriéndose a que "era de absoluta necesidad separar, equipar y abastecer los buques, nada de lo cual podía efectuarse en el Perú..." [debido a que, faltándole oficiales y gente que habíanse pasado a la escuadra del Protectorado, San Martín ordenó que se le negasen víveres, aguada y hasta leña como represalias a su insubordinada actitud], "envié parte de los buques a Chile; y, con el resto, resolví ir a Guayaquil, a fin de reparar y embonar lo posible, para echarme a cruzar en la costa de Méjico en busca de las fragatas españolas"[65].

Cochrane a partir del 6 de octubre, según Camba, Stevenson y Mitre, "levaba anclas, henchía velas, salía del Callao, entraba a Ancón; despedía algunas de sus unidades, que inmediatamente partían camino del sur [la *Lautaro* y el *Galvarino*], destinadas a Valparaíso... Respiraron San Martín, el Callao y Monteagudo. No dejaba de ser grave y temeroso —apuntó el historiador peruano Le-

guía y Martínez a quien seguimos— el peso que se les quitaba de encima"[66].

El Jefe de la escuadra chilena zarpó con la *O'Higgins*, la *Independencia*, la *Valdivia* y el *Araucano* el 8 de octubre de 1821 con rumbo a Guayaquil (justamente el mismo día de jurarse en el Perú el Estatuto Provisional), arribó a dicho puerto el 18 y empleó seis semanas en reparar sus buques; el 3 de diciembre se dio a la vela hacia Méjico y, después de algunos contratiempos, fondeó el 29 en Acapulco.

En franca ruptura con San Martín, su correspondencia subsiguiente fue cursada exclusivamente al Ministro de Marina de Chile, coronel José Ignacio Zenteno[67].

Entre los últimos meses de 1821 y los primeros del año siguiente, prosiguiendo Cochrane la obstinada persecución de las grandes fragatas realistas *Prueba*, *Venganza* y del bergantín *Emperador Alejandro*, retornó nuevamente hacia el sur. En Guayaquil se dio con la sorpresa que las presas tan tesoneramente perseguidas se habían entregado al Perú, en una capitulación acordada entre patriotas y realistas sobre la base de mutuos compromisos que satisfacían a ambas partes: evitándose el peligro de que o pereciesen de hambre o que sus buques fuesen destruídos por las fuerzas de Cochrane, dichas naves se entregarían en el Callao a la Escuadra del Perú bajo la promesa del abono de sueldos devengados, traslado a España de quienes permanecieran adictos a la Corona, y, en el caso de alistarse en las filas independientes, los que lo hicieran recibirían un ascenso. Los comandantes se comprometieron a hacerlo así culminando de esta manera las gestiones efectuadas por el agente diplomático del Perú, General D. Francisco Salazar, quien las llevó a cabo junto con el Comandante de Armas de la provincia, General D. José de la Mar, quien ya figuraba al lado de los patriotas[68].

El 25 de abril de 1822 arribó Cochrane al Callao. La *Prueba* había sido rebautizada con el nombre de *Protector* y puesta bajo el mando del Comandante Esmond, quien la situó al abrigo y bajo la protección del fuerte San Miguel ante la reiterada insistencia del Vicealmirante anglo-chileno en reclamarla[69].

Cochrane ofició al Ministro de Marina Monteagudo quejándose de las hostilidades sufridas, renovó sus reclamaciones sobre pagos de sueldos y premios, se mostró intransigente y altivo en todo momento y rechazó una propuesta oficial de efectuar una expedición naval sobre las islas Filipinas, hasta que, entre otras intemperancias de su fogoso carácter y por no haber saludado su insignia la goleta *Moctezuma*, hizo fuego contra ella, la obligó a fondear, abordóla con gente armada y arrió el pabellón peruano izando en su lugar el de Chile.

Finalmente, convencido del clima adverso que le rodeaba y considerando que por el momento el poder naval de España en el Pacífico era nulo, se hizo a la vela con su escuadra rumbo a Chile el 10 de mayo de 1822. A su arribo fue recibido en triunfo y el Gobierno de Chile aprobó su conducta[70].

Su partida "aceleró el desarrollo de la Marina Nacional"[71].

LA FUNDACION OFICIAL DE NUESTRA MARINA DE GUERRA

La fecha histórica de la fundación oficial de nuestra Marina de Guerra merece, en la opinión del autor, detenerse un tanto respecto de tema tan importante antes de dar fin al presente libro, con el expreso objeto de arribar a un corolario subjetivo dentro de la propia interpretación de la historia.

Si como ya se ha apuntado anteriormente su fundación resultó paulatina siendo obra de muchos hombres e integración de innumerables esfuerzos, cuando se trata de fijar las efemérides navales del Perú —y ésta en particular, merced a su importancia— surge la necesidad de rastrear la fecha de su nacimiento oficial. A esta labor, que parece fácil y sencilla, debe añadirse otra estrechamente relacionada con ella: nos referimos concretamente a si podía llamarse, como ha ocurrido y aún sucede, "Marina de Guerra" *republicana* a aquella Institución que se fundó durante el año de 1821 y que perdura hasta hoy en nuestro país.

Respecto de esta última opinión sostenida por algunos historiadores navales, nuestro punto de vista es francamente contrario. Creemos simplemente que no.

Para esclarecer debidamente la aseveración que nos permitimos hacer en tal sentido, examinaremos en forma retrospectiva algunos hechos históricos:

En el año de 1821 no podía hablarse de República Peruana y tampoco de Marina de Guerra *republicana*, desde que aún existía en nuestro país una ilusión monarquista alentada por San Martín. Dos comisionados suyos habían viajado hasta Europa en busca de un Rey para el Perú. Refiriéndose a estos últimos apuntó el historiador peruano Jorge Basadre, que el primer Congreso Constituyente (instalado el 20 de setiembre de 1822, a las 10 de la mañana), dos meses más tarde y en 22 de noviembre, "desautorizó a los comisionados García del Río y Paroissien, enviados por San Martín a Europa en pos de un Rey para el Perú. Poco después aprobó las "Bases de la Constitución Política". Proseguía Basadre: "fueron ellas juradas el 19 de diciembre de 1822 y constan en veinticuatro artículos. Todas las provincias del Perú, reunidas en un solo cuerpo, formaban la nación peruana que se denominaba "República Peruana"[72].

La conclusión es obvia; yendo más allá de la frialdad documental nuestro convencimiento resulta tal vez abrupto pero no vacilamos en concretarlo: quienes se ocupan hogaño o lo hagan en el futuro sobre la fundación oficial de la Marina, deberían evitar —cuando se refieran oralmente o escriban acerca del tema con anterioridad al 19 de diciembre de 1822— el calificar a la Institución Naval como *republicana.* Hacer lo contrario equivaldría, según pensamos y sometemos a su juicio, a anunciar el nacimiento de una hija cuya madre, la República Peruana, hallábase recién en vísperas de ser engendrada en octubre de 1821.

Verdad fue que el 3 de agosto de este último año se creó el Ministerio de Guerra y Marina mediante el respectivo decreto del Protector del Perú; que por el mismo documento oficial se le encargó al Teniente Coronel D. Bernardo Monteagudo tanto dicha cartera cuanto la secretaría del despacho; que desde el mes de marzo poseía nuestra escuadra su primer buque, el pailebote *Sacramento,* bajo el mando de D. Joseph Wickham, con 36 hombres y armado de 1 cañón, y que, finalmente, D. José de San Martín encontrándose embarcado en el citado buque despachaba su correspondencia oficial desde su bordo, con anterioridad a la Proclamación de la Independencia del Perú.

"Podríamos pensar —escribió el historiador naval Julio J. Elías Murguía— que el Día de la Marina es posible ubicarlo en ese 3 de agosto, pero no es así..., entre otras cosas, sólo engendra los Ministerios como oficinas públicas... Empero, el entablar y disponer el funcionamiento de unas Secretarías de Estado con sus oficinas, el impulsar algo burocrático, no es la iniciación efectiva de una Marina o de un Ejército que poseen otro espíritu"[73].

Otros historiadores marinos se han ocupado también del mismo asunto con cierta cautela o sin fijar exactamente la fecha de la fundación oficial de nuestra Marina de Guerra. El Capitán de Fragata, D. Manuel Vegas García, no se pronunció ni la concretó específicamente. D. Germán Stiglich Alvarez, Capitán de Navío cuya fecunda pluma era incansable, se inclinó por el 21 de setiembre de 1821 cuando los coroneles Orué y Zárate izaron la bandera peruana en los torreones chalacos de la Patria y Manco Capac: "Ya teníamos con esto para la patria el puerto del Callao", expresó. Otro infatigable historiador naval, el Capitán de Fragata D. Fernando Romero, escribió refiriéndose al pailebote *Sacramento:* "Con esta nave y el *Macedonia,* que ella apresó en Huacho por contravenir disposiciones de Aduana, se formó la Marina de Guerra del Perú...". Nos sigue faltando la fecha —que reuniendo las condiciones que buscamos para arribar al corolario final— ayude a concretarlo; a fijar, dentro de los elementos de juicio disponibles, el día de su fundación oficial dentro de las efemérides navales peruanas.

La opinión acuciosa del Capitán de Navío, D. Julio Elías, prolífico y fecundo estudioso de nuestra Historia Naval, resultó en tal sentido, categórica y documentalmente probada, y de hecho la compartimos pero no sin emitir una observación propia que es atinente y modificatoria en lo referente a la condición de *republicana* que él dio a la Marina de 1821. No pensamos así. Elías citó el Documento Nº 8 fechado en 7 de octubre de 1821, mediante el cual se ordenó al reciente Comandante General de Marina, D. Martín Jorge Guise, que prestara —al día siguiente, esto es decir el 8 de octubre— el juramento del Estatuto del Gobierno. Dicha comunicación rezaba así:

"Octubre 7 de 1821.
Mañana antes de las nueve se hallará V.S. en esta Capital para asistir al juramento del Estatuto del Govno. y prestarlo en mis manos según está prevenido en el Decreto publicado sobre la Marina./ Dios Gue. á V.S. m. a. fha. ut supra./ B. Monteagudo./ Señor Comte. de Marina Dn. José Martín Guise"[74]. (Las partes del texto que se resalta se deben al propósito del autor).

Sin referirse al cambio e inversión de nombres de pila del destinatario (errores que se registraron varias veces en la época), Elías prosiguió escribiendo. Fueron sus palabras:

"Y ese 8 de octubre de 1821, después de las nueve de la mañana quedó fundada oficialmente la Marina de Guerra *republicana* (lo subrayado es del autor) del Perú: con Ministro, Ministerio, Comandante General y una Flota en formación; todo principió a funcionar regularmente, se efectuaron nombramientos, se llevaron a cabo ascensos y se cumplieron misiones, ostentando las naves nuestro primer pabellón"[75].

El autor, antes de finalizar el presente libro que inicia su "Historia Naval del Perú" y ciñéndose a su propia interpretación histórica, cree que la fecha anteriormente considerada como data para precisar la fundación oficial de nuestra Marina de Guerra es correcta pero perfectible, si no en sus aspectos geográficos o cronológicos, ciertamente sí en lo referente a la denominación institucional que se empleó para su sustentación histórica.

Recordemos que si el hecho de la juramentación estatutaria tuvo lugar en Lima el 8 de octubre de 1821, su Marina no podía aún llamarse *republicana* desde que la República Peruana sería recién creada al finalizar el año de 1822, al jurarse las Bases de nuestra primera Constitución Política el 19 de diciembre.

De otro lado, proclamada la libertad e independencia del Perú por San Martín el 28 de julio de 1821, más apropiado parecería que su Marina Estatal (título con el que figuró en diversos documentos de la época) fuese conocida como la Marina de Guerra del Perú

independiente. O del Perú *independentista* si se quiere, desde que las tropas realistas de La Serna aún se mantenían en nuestro territorio, mientras el movimiento patriota continuaba propugnando y combatiendo por su independencia definitiva. Las gloriosas batallas de Junín y Ayacucho —libradas el 6 de agosto y el 9 de diciembre de 1824— sellaron, junto con la del Perú, la libertad total y absoluta de todas las ex-colonias españolas en estas latitudes. También por esos años los intentos navales de la escuadra realista al mando del Capitán de Navío, D. Roque Guruzeta, resultaron frustrados ante la tenaz y efectiva acción de la nuestra cuyo jefe era el ya Vicealmirante D. Martín Jorge Guise, quien ostentaba tal grado desde el 6 de marzo de 1823. A la postre Guruzeta abandonó la lucha y zarpó de regreso a la península[76].

La Marina de Guerra del Perú que fundaran San Martín, Monteagudo y Guise allá por el año de 1821, ingresó recién al siguiente año a integrar el poder naval de la república con todos los merecimientos que le reconoce la historia, dado que nuestro país, después de aprobarse y jurarse las Bases de su Primera Constitución Política, reuniendo a todas sus provincias en un sólo cuerpo, conformó la "República Peruana" el 19 de diciembre de 1822 y no antes.

Notas al Capítulo XV

1. ARCHIVO DE SAN MARTIN (12 vol.). Buenos Aires, 1913 a 1919. T. VIII, p. 393.
2. Ibídem, pp. 398-399.
3. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú.* Lima, 1907. T. I (parte tercera), pp. 156-157.
4. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... *Historia de la Emancipación del Perú: el Protectorado.* Lima, 1972. T. V, pp. 206-207.
5. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... *Historia de la Revolución y Guerra de la Independencia del Perú desde 1818 hasta 1826.* Santiago, 1946-1949, p. 257.
6. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... Op. cit. T. III, p. 220.
7. Ibídem, p. 220-221.
8. Ibídem.
9. TAURO DEL PINO, Alberto... *Diccionario enciclopédico del Perú ilustrado.* Lima, 1966. T. I, p. 284.
10. DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín... *Historia Marítima del Perú.* Lima, 1974. T. V, vol. I, pp. 311-312. Vide: ARANDA, Ricardo... *Colección de Tratados del Perú.* T. IV, p. 57-58.
11. MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana.* Buenos Aires, 1950. T. II, p. 569.
12. PEZUELA, Joaquín de la... *Manifiesto del Virrey del Perú, Joaquín de la Pezuela, su separación del mando, el 29 de abril de 1821.* Vide: *Colección Documental de la Independencia del Perú.* Lima, 1971. T. XXVI, pp. 267-505.
13. Ibídem, p. 271.
14. Ibídem, pp. 275-352.
15. Ibídem, p. 275.
16. Ibídem, p. 282.

17. Ibídem, p. 324.
18. Ibídem, p. 358.
19. Ibídem, p. 274.
20. MITRE, Bartolomé... Op. cit., pp. 671-672.
21. Ibídem, pp. 666-667.
22. Ibídem.
23. Ibídem, p. 668.
24. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... Op. cit., T. V, p. 211.
25. ZULETA, Celso... *Historia Militar del Perú.* Lima, 1920, p. 43.
26. ALAYZA Y PAZ SOLDAN, Luis... Mi País. Lima, 1945 (cuarta serie), p. 67.
27. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... Op. cit., p. 211.
28. ARCHIVO DE SAN MARTIN... Loc. cit., T. XI, p. 412.
29. LA MARINA 1780-1822. Lima, 1972. Vide: *Colección Documental de la Independencia del Perú.* T. VII, p. 110.
30. REGLAMENTO PROVISIONAL DE CORSO (del año 1817) y PATENTES DE CORSO (expedidos por el Gobierno Argentino de 1815 a 1826 inclusive). Buenos Aires, 1941. Pub. Escuela Guerra Naval, M.C. Nº 7. Vide: Museo Naval del Perú, biblioteca.
31. DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín... Op. cit., p. 514.
32. COLEC. DOC. IND. PERU... Loc. cit. Lima, 1972. T. VII, fol. 32. Truxº Nº 36. Abril 5 de 1821, p. 55.
33. BATAILLE, Lous y BRUNET Marcel... *De la quille a la pomme du mat.* París, 1937, p. 24.
34. LA MARINA 1780-1822... Op. cit. (fol. 3), p. 32.
35. Ibídem (fol. 112), pp. 32-33.
36. Ibídem, pp. 133-134.
37. VALDIZAN GAMIO, José... *San Martín y la Marina Peruana.* Rev. Instituto Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1979. Nº 2, p. 67. Donado el facsimil al Museo Naval del Perú.
38. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra.* Lima, 1973. Segunda Edición, p. 9. Vide: ELIAS MURGUIA, Julio... *Fuentes para el estudio de la Historia Naval del Perú.* Callao, 1958. T. I, p. 159. Vide: *Colec. Doc. Ind. Perú.* Lima, 1972. T. VII, p. 149.
39. ARCHIVO HISTORICO DE LA MARINA DE GUERRA: Museo Naval del Perú. Vide: *Sacramento,* goleta de guerra. Dirección General Marina, año 1822, doc. 1, foj. 1, Vide: Comcia. Gral. Marina, *El Griego,* Bergantín corsario. Doc. 1 y 3, fjs. 1 y 3.
40. ELIAS MURGUIA, Julio J.... Op. cit., p. 160.
41. RODRIGUEZ BALLESTEROS, José... Op. cit. T. II, p. 251.
42. GACETA DEL GOBIERNO... *Perú Independiente. Año de 1821, 1º de la Libertad.* Documento: p. II. Arch. del autor. Donación hecha al Museo Naval.
43. COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES PUBLICADAS EN EL PERU... (1821-1830). Lima, 1831. P. 5, Nº 4. Imp. de José Masías.

44. Ibídem, pp. 5-8.
45. Ibídem, p. 8.
46. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas.* Lima, 1966. T. I, p. 47.
47. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú.* Lima, 1929, p. 9.
48. COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES (1821-1830). Lima, 1831. Op. cit. Nº 70, p. 39.
49. Ibídem, Nº 123, pp. 81-82.
50. MELO, Rosendo... Op. cit. T. I, pp. 160-161.
51. ELIAS MURGUIA, Julio J.... *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú.* Callao, 1960. T. II, p. 244 (Doc. Nº 224).
52. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., ibídem.
53. MELO, Rosendo... Op. cit. T. I, pp. 170-171.
54. ZULETA, Celso... Op. cit., pp. 40-43.
55. Ibídem.
56. DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín... *La Misión del Marqués de Valle-Umbroso y de Antonio Seoane.* Lima, 1954. Rev. Histórica. T. XXI, pp. 426-457.
57. DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín... *Historia Marítima del* Perú. Lima, 1974. T. V, vol. I, p. 461.
58. TORATA, CONDE DE... *Documentos para la Historia de la Guerra Separatista del Perú.* Madrid, 1895-1898. T. IV, p. 295 (Doc. Nº 135).
59. Ibídem. Documentos: T. III, p. 290 (Doc. Nº 94).
60. URIBE ORREGO, Luis... *Nuestra Marina Militar.* Valparaíso, 1910, p. 373.
61. Ibídem.
62. COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES (1821-1830)... Op. cit. T. I, pp. 39-44.
63. Ibídem.
64. COCHRANE, Thomas Alexander... Memorias de Lord Cochrane Conde de Dundonald. Lima, 1863, p. 202.
65. Ibídem, pp. 202-203.
66. LEGUIA Y MARTINEZ, Germán... Op. cit., p. 228.
67. URIBE ORREGO, Luis... Op. cit., pp. 377-379.
68. MITRE, Bartolomé... Op. cit., p. 676.
69. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 11.
70. MITRE, Bartolomé... Op. cit., p. 677.
71. VEGAS GARCIA, Manuel... Loc. cit., p. 12.
72. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú.* Lima, 1968 (Sexta Edición). T. I, p. 18.
73. ELIAS MURGUIA, Julio J.... Op. cit., p. 90.
74. Ibídem, p. 91.
75. Ibídem. Loc. cit.
76. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 29.

Indice Onomástico

A

ABADIA, Pedro: 226
ABASCAL SOUSA, José Fernando de: 131, 145, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 162, 163, 164, 167, 234
ACEVEDO, Juan 11
ACOSTA, Miguel o Juan: 36
ACUÑA, Pedro Cristóbal de: 13
ACUÑA Y GUZMAN, Dña. Antonia María de: 29
ADISSON, ... 198
"AGUILA" (buque): 175, 181, 190
"AGUILA VOLANTE" (buque): 87, 88
AGUILAR, José Gabriel: 147, 148
AGURTO, Francisco: 213, 221
AGUSTIN (paje del capitán Miguel Gamón): 214, 221
ALAVA, ... (General): 148
ALCAZAR, ... (patriota): 167
ALCEDO Y HERRERA, Dionisio de: 86
ALDERETE, Manuel: 92
"ALEJANDRO" (buque): 174
ALVARADO, ... (comandante): 181
ALVAREZ CONDARCO, José 170
ALVAREZ DE ARENALES, José Antonio: 232
ALVAREZ DE ARENALES, Juan Antonio: 183
ALVAREZ, Vicente: 215
ALZAMORA, Damián: 139
ALZAMORA, José: 46, 49
ALZAMORA URSINO, Pablo: 77, 79, 80, 81
AMAT Y JUNYENT, Manuel: 38, 99, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 132, 140, 152
"AMERICA" (buque): 121
"AMSTERDAM" (buque): 21
ANAYA, J. ("patriota número 220"): 201
"ANDALUZ" (buque): 160
ANDERSON, Carlos: 190
"ANDROMACA" (buque): 206
ANGULO, Dña. Evarista: 214
"ANNA" (buque): 101
ANSON, George (marino): 99, 101, 102, 103, 104, 105
ANTEQUERA Y CASTRO, José de: 92, 93
APONTE, Luis de: 92
"AQUILES" (buque): 121
ARANDA, ...: 114
"ARANSAZU" (buque): 60, 102, 169, 191
"ARAUCANO" (buque): 174, 180, (araucana) 182 (a), 190, 238

ARCE, Mariano José de (padre del oratorio): 201
ARECHE, José Antonio de: 120, 124, 125, 126
ARENAS, Andrés: 44
ARESPACOCHAGA, Diego de: 55
ARGANDOÑA, Tomás de: 54
"ARGENTINA" (buque): 190
ARIZA, Juan de Dios ("patriota número 33"): 201
ARIZAGA, Miguel: 213, 221
ARMENDARIZ, José de: 92, 93, 99
ARMSTRONG, ...: 198
ARNILLAS, Francisco: 41
AROSEMENA, Blas: 215
AROSEMENA, Mariano: 214, 215
ARREDONDO, Manuel: 209
ARRIAGA, Antonio: 124, 125, 127
ARRIOLA, José María: 139
ARTIEDA, Padre Andrés de: 13
ARTUNDUAGA, Dionisio: 60, 65, 67
"ASIA" (buque): 101
"ASTRIA" (buque): 145
ATAHUALLPA APU INCA: 105
"ATREVIDA" (buque): 137, 139
AUSTRIA, Dña. Mariana de (Mariana de Neubourg): 40
AVENDAÑO, Cristóbal: 12
AVILES Y DEL FIERRO, GABRIEL DE: 99, 131, 145, 146, 147, 148, 149, 150
AYESSA, Blas de: 73
AYLLON SALAZAR, Ignacio: 192
AZCONA, Rafael: 56

B

BAIGORRI, Pedro de: 39
"BALCARCE" (buque "Pezuela" rebautizado): 223, 230
BALEATO, Andrés: 138
BALLESTEROS, Rodrígo: 225
BAÑALES, José Martín: 214
BAÑOS DE HERRERA, Francisco: 16
BAQUIJANO Y CARRILLO, José: 127
BARRANCO, Fray Diego: 148
BARRASA, Diego: 34
BARRERA, Luis de la: 214
BARRIOZABAL, ... (oidor): 147
BASADRE, Jorge: 137, 239
BASTIDAS, Antonio: 125
BASTIDAS, Micaela: 125, 126
BAUTISTA PEREZ, Manuel: 11
BAUTISTA SARROA, Juan: 226
BAYDES, Marqués de: 21
BAYONA, Manuel: 206
BEAS, Antonio: 50, 58, 59, 60, 61, 62
BEAUCHEF, ...: 177
"BEGOÑA" (buque): 175
"BELEN" (buque): 104, 106, 107
BELFORD LAVI, (corsario argentino): 160
"BELGRANO" (buque, "Guerrero" rebautizado): 223, 230
BELIN, Oliverio (Fray José de Lizarazo): 63
BELOMO, Pedro: 148
BELL ,... (teniente): 193, 194, 200
BENAVENTE, Diego José: 202
BENAVIDES, Manuel de: 43
BENAVIDES Y DE LA CUEVA, Diego de: 41, 42
BERINDOAGA, Juan de: 202
"BERNARDO DE GOYENETA" (buque): 30
BLANCO ENCALADA: 170, 172, 174, 176, 186
BOCANEGRA, Pablo ("el Laborioso"): 201
BODEGA Y CUADRA, Francisco de la: 119
BOHORQUEZ, Pedro ((a) Chamico): 41, 44
BOLIVAR, Simón: 182, 202, 229
BONAPARTE, José: 155, 156

BOQUI, José ("patriota número 180"): 201
BORGOÑE, (sic)... (comandante): 181
BORJA, Francisco de: 49
BORJA DORIA Y CENTELLAS, Dña. Ana de: 45, 48, 49
"BOSTONESA" (buque): 135
BOTERIN, José 139, 231
BOUCHARD, Hipólito: 131, 160
BOUQUER ... (ilustre geómetra): 104
BOZA Y SOLIS, Jerónimo de: 79
BRACAMONTE, Agustín de: 47
BRAUR, Henrique: 26
BROUWER, Hendrick: 7, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 51 (Henry)
BROWN, Guillermo: 131, 153, 158, 159, 160, 162
BULNES, ... (historiador chileno): 185
BUSTAMANTE Y GUERRA, José: 156

C

CABRERA Y BOBADILLA, Luis Jerónimo de: 10
CALATAYUD, Alejo: 93
CALDERON, Angel: 94
CAMBA, ...: 237
CAMPINO, Joaquín (José Pardo Prieto y Cía.): 201
CAMPUSANO, Francisco: 66
CANDAMO, Pedro ("el amigo"): 201
"CANDELARIA" (buque): 159, 160, 163
CANTERAC, Brigadier D. José: 199, 204, 206, 209, 233, 234
"CANTON" (buque"): 183, 222, 223
CARACCIOLO, Carmine Nicola: 84, 99
CARCAMO, Andrés: 211, 212, 213, 216, 219, 221, 223
CARCAMO, Victoriano: 211, 212, 213, 215, 216, 219, 220, 221, 222, 223
CARLOS II: 45, 53, 70
CARLOS III: 98, 112, 115, 120, 121, 138, 150, 152
CARLOS IV: 98, 137, 141, 151, 155, 156
CARLOTA (Princesa del Brasil): 156
CARMEN, José del: 214
CARRASCO, Eduardo: 201 202, 229, 231
CARRERA, ... (alcalde): 64
CARRERA, Francisco de la: 8, 163
CARTER, ...: 174
CASASOLA, Fray Francisco: 64
CASAUX O CASOS, Gral. Francisco ("Número 222"): 201
CASEY ... (capitán): 174
CASTAÑEDA, Juan Miguel de: 136
CASTELO, Andrés: 125
CASTELL DOS RIUS: 76, 77, 79, 80, 91
"CASTELLI" (buque "Sacramento" rebautizado): 200, 222, 230
CASTELLI, Juan José: 222
"CASTILLA" (buque): 110
CASTILLA MARQUESADO, Ramón: 202
CASTILLO, José del: 213, 221
"CASTOR" (buque): 145, 148
CASTRO, Joseph de: 16
CASTRO Y DE LA CUEVA, Beltrán de: 109
CASULO, Antonio: 136
CATER, Guillermo: 190, 230
CAYCUEGUI, Agustín: 64
"CENTURION" (buque): 101
CICERON: 148
"CINCO HERMANOS" (buque): 164
"CINQUE PORTS" (buque): 78
CISNEROS, Fray José de: 18
CISNEROS, Pedro Diego: 140
CLARK, Charles Henry: 45

CLAVIJERO, Fray Francisco Javier: 152
CLEMENTE X, (El Papa): 18
"CLEOPATRA" (buque): 169
CLERKE, Carlos: 63
CLIPERTON, John: 87, 88, 89, 90
COBBETT, Enrique: 194
COCHRANE, Vice Alm. Sir Thomas Alexander: 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 198, 199, 202, 206, 207, 208, 209, 214, 217, 222, 225, 229, 232, 235, 236, 237, 238
COLMENARES, José Ignacio: 146, 209
"COLUMBIA" (buque): 135
"CONCEPCION" (buque): 99, 101, 103, 107
"CONCORDIA" (buque): 21, 83
CONDAMINE, Carlos de la: 104
CONDE, ... (comandante): 181
CONDEMAITA, Tomasa (Condermaita): 125
CONDORCANQUI, José Gabriel (Túpac Amaru): 120, 123, 124, 125, 126, 127
"CONSECUENCIA" (buque) :181, 190
CONTRERAS, Pablo de: 42
COOK, ... (corsario): 53, 58
COPONS (general): 156
COPPA, El Padre: 137
CORDOVA Y DE CARDONA, Dña. Hipólita de: 35
"CORREO" (buque): 217, 219
COUSEYRO, Isidro: 162
COXEN, ... (corsario): 53
CRISOSTOMO, Dionisio: 213, 220
CROIX, Teodor de: 99, 127, 131, 132, 135, 136, 137
CROMWELL, Sir Oliverio: 39
CROSBIE, ... (comandante): 180, 186, 187, 190
CROSBY, ...: 174, 180, 186
"CRUZ" (buque): 230
CRUZ CORTINEZ, Juan de la: 185, 214, 219, 221
CRUZ PORTOCARRERO, Juan de la: ("Número 456"): 201
CUARESMA, Tomás: 12
CUETO, Domingo: 64
CUEVA ENRIQUEZ DE SAAVEDRA, Baltazar de la: 49
CUSIGUAMAN, ... (indio): 148

CH

"CHACABUCO" (buque): 170, 172
CHACALTANA, Cesáreo: 157
CHACON, Fernando 87
CHACON, Gonzalo: 59
CHARLES, ... (teniente crnel. Técnico en cohetes): 173, 175, 176
CHUNGA, Gregorio: 213, 221

D

DAMPIERRE, William (corsario): 53, 58, 77, 78, 80
DAVID, Edward: 58, 61, 62, 63, 64, 77
DAVILA, Esteban: 57
"DEICHESS" (buque): 78
DELANO, ... (capitán): 190
"DELFIN" (buque): 21
DELGADO, José María: 213, 220
DELSO, Francisco: 52
DESA, ... (comandante): 181
"DESCUBIERTA" (buque): 137, 139
DIAZ PIMIENTA, Juan: 74
"DOLORES" (buque): 181, 184, 190
DONGO, Marcos: 148

"DOROTEA" (buque): 210
DUARTE, Sebastián: 12
DUCASSI(X), Jean Baptista: 71, 72, 73
"DUKI" (buque): 78
DURAN, Féliz (D.M.P.): 201

E

ELCORROBARRUTIA, Juan: 139, 231
"EL GRIEGO" (buque): 223
ELIAS MURGUIA, Julio J. 190, 240, 241
"EL PERUANO" (buque): 113, 117, 121, 123, 145, 146, 148
"EL PINGUI VOLANTE" (buque): 92, 93
"EL SEPTENTRION" (buque): 113, 114
"EMPERADOR ALEJANDRO" (buque): 238
"EMPRENDEDORA" (buque): 190
"EMPRENDEDORES" (buque): 181
ENRIQUEZ DE GUZMAN, Enrique: 35, 41
ENRIQUEZ DE CORDOVA Y CARDONA, Juan: 41
ENRIQUEZ DE GUZMAN, Luis, (hijos: Juan, Enrique y Francisco): 35, 41
ENRIQUEZ DE GUZMAN, Manuel: 41
ENRIQUEZ, Pedro Luis: 70
ESCUDERO, Cleto: 183
"ESMERALDA" (buque): 110, 113, 167, 168, 169, 170, 177, 186, 187, 188, 189, 191, 192, 199, 207, 208, 232
ESMOND, Juan (teniente): 187, 194, 200, 230, 238
ESPEJO, ... (patriota): 167
"ESPERANZA" (buque): 99, 101, 104, 107
ESPINOZA, Antonio: 11
ESPINOZA, Candelario: 229
ESTRADA, Andrés: 64

F

FALCONI, Vicente: 215
FARFAN, Manuel: 214
FELIPE II: 124
FELIPE IV: 45
FELIPE V: 57, 70 (Felipe de Anjou), 75, 90, 98, 102, 104
FELIPE VII: 147
FERNANDEZ DAVILA, Juan 64
FERNANDEZ DE ABASCAL Y SOUSA, José: 99
FERNANDEZ DE CASTRO Y ANDRADE, Pedro: 45
FERNANDEZ DE QUIROS: 115
FERNANDEZ DE SANTILLAN, José: 76, 77
FERNANDEZ NIETO, Francisco: 77
FERNANDO (Príncipe de Asturias): 155
FERNANDO II DE LEON: 121
FERNANDO VI: 28, 102 (El Prudente), 115, 116
FERNANDO VII: 98, 137, 156, 157, 163, 167
FERRAZ, Valentín: 206
FERREYROS, Manuel 202
"FLESINGUER" (o Flessingen) (buque): 21, 94 (Flissinguen)
FLORES DE LA PARRA, Andrés: 49
FLORES, José ("el Honrado"): 201
FOE, Daniel de: 78
FORCADA, Tomás ("el Constante"): 201
FOSTER, Roberto (capitán): 170, 172, 174, 180, 190, 200, 229
FRANCISCO, (esclavo de Pedro A. López): 226

FREEMAN, ... (oficial): 176, 193, 194, 200, 229
FREW, ... (contador): 194
FREZIER, M. (Ingeniero del monarca): 43
FRIAS, Francisco: 221, 222
"FUENTE HERMOZA" (buque): 159

G

"GADITANA" (buque): 181, 190
GAINZA, Gabino: 146
GAIZO, ... (capitán): 180
"GALVARINO" (buque): 172, 174, 175, 176, 180, 182, 190, 192, (antes "Hecate"), 193, 194, 237
GALVEZ, Aníbal: 144
GALVEZ, José María de: 127
GALLARDO, Antonio (a "Pilinco" o "el labio caído"): 44
GAMON, Miguel (capitán): 211, 213, 214, 215, 216, 218, 219, 220, 221
GARAY, Juan: 64
GARCIA, ...: 231
GARCIA CAMBA, Andrés: 204, 206
GARCIA DEL POSTIGO, Carlos: 230
GARCIA DEL RIO, Juan: 228, 239
GARCIA, Jose: 206
GARCIA, Manuel: 189
GARCIA, Ramón: 206
GARRO, José: 57, 59 (Joseph)
GASQUEREL (corsario argentino): 160
"GAZELLE" (buque): 172
GENFELL, ...: 198
GENNES ...: 71, 75
GERARDINO, Nicoles. 87 (Geraldino) 88
"GERESANA" (buque): 181
GIBBSON ... (oficial): 176
GIL DE TABOADA Y LEMUS, Francisco: 99
GIRON, García: 9
GIROUST, ...: 198
GLOUCESTER (buque): 101, 103
GOBEA, Jorge: 111
"GOBIERNO" (buque): 77
GODOY, Manuel: 141, 155
GOICOCHEA, Félix: 111
GOLDSACK, Mr. ... (fabricante de cohetes): 173
"GOLONDRINA" (buque): 181, 190
GOMEZ ... (patriota): 167
GOMEZ DE BEDOYA, Ramón: 206
GONZALES DE LA REGUERA, Juan Domingo: 144
GONZALEZ (sic) Y OTOYA, Manuel: 216
GORNIG, (sic) ... (capitán): 180
GOUDIN, Luis: 104, 115, 116
GOUIN, Beauchesne: 75
GOYENECHE, (general arequipeño): 157
GRAIG, ...: 198
GRAVINA, Carlos: 143
GREGORIO (zapatero): 226
GROGNIET, ...: 66
GUARIN, Juan (Warlen, John): 53
GUARNIZ, Martín ("el valeroso"): 201
"GUERRERO" (buque): 223
GUIDO, Tomás: 209
"GUIPUZCOA" (buque). 101
GUIRIOR, Manuel de: 38, 99, 117, 118, 119, 120, 122, 131, 140
GUISE, Martín Jorge (comandante): 170, 171, 172, 174, 175, 176, 177, 178, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 193, 194, 195, 198, 199, 200, 206, 224, 229, 231 232, 236, 241, 242
GULL, ... (guardia marina): 176, 200
GURMENDI, Bernardo: 64
GURUZETA, Roque: 242
GUTI, Santiago: 230
GUTIKE, ... (capitán): 176
GUTRIE, Tomás ("número 224"): 201

H

HANSEN, Phillipp: 9
HARCKMANS, Elías: 22
HARRIS, ... (corsario): 53
HAWKINGS, Richard: 53, 109
HAZA, Manuel de la: 139
"HECATE" (antes, después "Galvarino") (buque): 175, 192
HEINRICH, Andreas: 9
HENDRICK, John: 135
HENRIQUEZ DE GUZMAN, José: 214
HENRIQUEZ DE RIVERA, Dña. Francisca: 13
HERAS, (Crnel.) Juan Gregorio de las: 183
"HERCULES" (buque): 159, 160, 190
HEREDIA, Lorenzo de: 109
"HERMIONA" (buque): 113
"HERMIOND" (buque) :101
HERRERA Y MONTEMAYOR, Luis: 37
HERREROS, Martín: 202
HEVELIO, ... (sabio astrónomo): 37
HIND, ... (capitán): 175, 176, 181
HOMAND, ...: 200
HONNA, ...: 198
"HOOP" (buque): 12
HOUT, Jorge de: 66
HOZ, Pedro de la ("el Virtuoso"): 201
HUALLPA INCA: 44
HUAYNA CAPAC (abuelo de Túpac Amaru I): 124
HUGUES, ... (almirante): 121, 123
HUMBOLDT, Alexander: 133, 146
HURTADO DE MENDOZA, Bernardino: 17, 18
HURTADO DE MENDOZA, GARCIA: 17
HURTADO LARRAIN (Historiador Naval) (Chileno): 160, 177
"HYPERION" (buque): 187, 188

I

IBARRA, José de: 214
IGARZA, Gregorio de: 73
IGARZA, Nicolás de: 65
ILADOY, ...: 230
"INDEPENDENCIA" (buque): 174, 175, 180, 182, 183, 190, 238
"INDUS" (buque): 159
INFANTA, María Teresa: 41
IRIARTE, Jacinto de: 123
IRIARTE, Pascual de: 50, 51
ISABEL, LA CATOLICA: 150
ISABEL II, Dña.: 231
ITURRIZARRA, Bernardo de: 44
IZASEGUI, Venturo: 64
IZQUIERDO, Pedro: 211

J

JAUREGUI Y ALDECOA, Agustín de: 99, 120, 121, 122, 123, 127, 131
"JEREZANA" (buque): 173, 174, 175, 190, 199
JERVIS, Alm. John: 210
"JESUS-MARIA" (buque): 20, 24, 30, 40, 83
"JESUS MARIA Y JOSE" (buque): 71, 72
JUAN, (hijo de Enríquez de Guzmán, Luis): 35, 41
JUAN, Jorge (teniente de navío): 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 134

K

KERMAN, ... (Cirujano 2º): 194
KOINING, Juan Ramón: 38, 43

L

"LA ALMUDENA" (buque): 77
"LA ARGENTINA" (buque): 159, 160
LADRON DE GUEVARA, Diego: 80, 81, 82, 83, 84, 87, 99
LAET, Juan de: 9
"LA GOBERNADORA" (buque): 159, 160, 163
LA MAR, Gral. José de: 209, 225, 238
LAMAS, José de: 105
LANDA, Manuel: 213, 220
LANDAZURI, Ignacio: 206
LARRASABAL, (sic) ... (comandante): 181
LARRASPURU, Tomás de: 7
LA SERNA, Jose de: 99, 191, 203, 206, 209, 225, 232, 233, 234, 242
"LAUTARO" (buque): 170, 171, 172, 174, 175, 180, 182, 190, 229, 237
LAVALLE, José Antonio de: 29, 156
"LA VICTORIA" (buque): 173, 174
LECHUGA, Mariano: 147, 148
LEGUIA Y MARTINEZ, Germán: 186, 199, 200, 201, 202, 238
LEQUERICA, Cosme ("Nº 1000"): 201
LERENA, Juan José: 214
LESSO, Blas de: 84, 102
L'HERMITE: 7, 8, 9, 16, 22, 28,51
"LIBERTAD" (buque): 190
LIMA Luis de: 11
"LIMEÑA" (buque "Thaís" rebautizado quedó como "LIMA"): 224, 230
LIÑAN DE CISNEROS, Melchor: 53, 54, 55, 56, 57
LIZARAZO, Fray José de: 63
LOBO, Diego: 44
LOBO GUERRERO, Bartolomé: 18
LOHMANN VILLENA, Guillermo: 8, 9, 10, 20
LOIRE, ...: 198
LOPEZ ALDANA, ... (patriota peruano): 185, 201
LOPEZ FONSECA, Diego: 11
LOPEZ, Pedro A.: 226
LORENTE, Sebastían: 124
LORO, Manuel: 139, 199, 209, 229, 231
"LOUISE" (buque): 145
LUIS I: 98
LUIS XIV: 41, 74
"LUISA" (buque): 199, 209
LUNA, ALVARO DE: 23, 32

LL

LLANO, Christobal del: 64
LLANO Y ZAPATA: 115

M

"MACEDONIA" (buque): 187, 188, 222, 223, 230, 240
"MACKENNA" (buque): 190
MAESTRO, Matías (presbítero): 163
"MAGDALENA" (buque): 181
MALASPINA, Alejandro: 137, 139
MALDONADO, Francisco: 12
MANCO CAPAC: 240

"MANCORA" (buque): 211, 216
MANSO DE VELASCO, José Antonio 92, 99, 109, 112, 116
MANUELITO, Don (hijo de Micaela Villegas): 118
MAÑEZA, Juan de: 7
MARCERTY... (corsario): 58
"MARIA ISABEL" (buque, rebautizado "O'Higgins"): 171, 176
MARIA LUISA, Dña. (esposa de Carlos IV): 141, 155
MARIATEGUI Y TELLERIA, Ignacio: 231
MARIN, Pedro: 206
MARTINETTI, Juan Nicolás: 84
MARTINEZ, ... (comandante): 181
MARTINEZ, Francisco. 213, 220
MARTIN IBAÑEZ, Juan: 72, 73
MARTOS, Diego de: 52
"MAURITIUS" (buque): 12
"MAYPU" (buque): 169, 170, 171, 191 (Maipú)
MEDINA, Fray Juan Ignacio: 152
MIRANDA, Pedro: 87, 88
MELO, Rosendo: 139, 199, 225, 230, 232
MELLO, Cristóval de: 4
MENA, Juan de: 93
MENDAÑA DE NEGRA, Alonso de: 115
MENDEZ, ...: 198
MENDEZ DEL BUSTO, Cipriano: 214
MENDEZ NUÑEZ, Casto: 231
MENDIBURU, ... (gobernador español de Guayaquil): 159, 163
MENDIBURU, ... (historiador): 119, 155, 158
MENDOZA CAAMAÑO Y SOTOMAYOR, José Antonio de: 99
MENDOZA Y ARGUEDAS, Agustín: 138
MENDOZA Y LUNA, Juan de: 18
"MERCEDITAS" (buque). 118
"MERCURIO" (buque): 156
MICHEL, ... (cirujano): 194
MILLER, ... (mayor): 175, 176, 177, 225, 233
"MINERVA" (buque): 181, 184, 190
MIRANDA, Francisco de: 161
MIRANDA, Rafael (N.K.): 201
MITRE, Bartolomé: 170, 189, 203, 207, 208, 237
"MOCHA" (buque): 169
MOGOLLON DE OBANDO, Fernando: 13
MOGROVEJO, Toribio de: 56
"MONTEAGUDO" (buque): 230
MONTEAGUDO CACERES, Bernardo: 194, 195, 198, 199, 206, 208, 211, 213, 220, 221, 223, 224, 228, 229, 232, 235, 236, 237, 238, 240, 241, 242
MONTE CRISTI, Marcelo: 213, 221
MONTESINOS, ...: 28
"MONTEZUMA" (buque): 169, 172, 174, 178, 180, 182, 190, 217, 222, 229, 238,
MORALEDA, José de: 135
MORALES, Cipriano: 213, 220
MORALES, José de: 88
MORALES UGALDE, José: 202
MORCILLO RUBIO DE AUÑON, Fray Diego: 83, 87, 88, 89, 91, 92, 99
MOREIRA, Lorenzo: 214
MOREIRA, Ramón: 229
MORGAN, Henry: 4, 5, 46, 47, 49
MORGELL, ... (teniente): 187, 198

N

"NANCY" (buque): 230
NAPOLEON: 142, 155
"NARANJO" (buque): 21
NARBOROUGH, John: 45
NARVAEZ, Francisco: 206
NASSAU, Juan Mauricio de: 21

NAVARRA Y ROCAFULL, Melchor: 57, 61, 67, 70
NAVARRETE, Agustín: 213, 219
NAVARRETE, Juan de: 55
NECOCHEA, ... (comandante): 181
NELSON, Sir Horace: 142, 143, 173
"NEPTUNO" (buque): 158
NEUBOURG, Mariana: 45
NITHARD, Everardo: 45
NOY, Pedro: 214, 221
"NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE" (buque). 46, 48, 53, 56, 58, 60, 80
"NUESTRA SEÑORA DE GUIA" (buque): 66, 67, 71
"NUESTRA SEÑORA DE LA ANTIGUA" (buque): 16, 20, 30
"NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCION" (buque): 71
"NUESTRA SEÑORA DE LA ENCARNACION" (buque): 83
"NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN" (buque): 94, 102
"NUESTRA SEÑORA DEL MONTE CARMELO" (buque): 102
"NUESTRA SEÑORA DE LORETO" (buque): 16
"NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES": (buque): 135
"NUESTRA SEÑORA DE MONSERRAT" (buque): 121

O

OBLITAS, Antonio: 125
O'HIGGINS, Ambrosio: 99, 141, 142, 143, 144, 173
"O'HIGGINS" (buque): 170, 171, 172, 174, 175, 176, 177, 178, 180, 182, 184, 187, 188, 190, (La Almiranta) 199, 208, 235, 238
OJEDA, Francisco: 60
OLAZABAL, Félix: 215, 216, 217
OMS DE SANTA PAU, Manuel: 76, 79, 80, 82, 86
ONTAÑON, Nicolás de: 88
ORDOÑEZ, Juan: 44
O'REILLY, ... (gral. español): 168
ORTIZ, Francisco, 206
ORTIZ, Fray Diego: 124
ORUE, ... (coronel): 240
OSORIO, Agustín: 9
OSORIO, Mariano: 163
OTERMIN, Agustín: 206
OTERO, Miguel ("Firme"): 201
OTOYA, Manuel de: 217
OVIEDO, Gaspar de: 55
OYAGUE, Francisco: 64

P

PAGADOR, José María ("el Industrioso"): 201
PALACIOS, José Gabriel: 139, 231
PALACIOS, Manuel ("Número 500"): 201
PALACIOS RODRIGUEZ, Raúl (historiador): 153, 154
"PALOMA" (buque): 158
PALLAVICINI, Tomás: 58, 62, 64
PALLAVICINI, Tovalto, Dña. Francisca: 58, 61
PANTOJA, Manuel, 54
PANTOJA, Pedro: 53
PARAVECINO, Thomás: 62
PARDO, Baltasar: 44
PAREDES, Francisco: 64
PAREDES, José Gregorio: 139, 157
PAREJA, Antonio: 163
PAROISSIEN, ...: 199, 239
PAZ, Manuel: 11
PAZ SOLDAN, (historiador peruano): 225
"PEDRO DE OTAZU" (buque): 50
PEÑALOZA, Juan de: 75
PERALTA, Pedro (ingeniero): 95

PERALTA Y BARNUEVO, Pedro de: 79
"PEREA" (buque): 101
PEREE, ... (capitán): 77
PEREYRA, Carlos (historiador mejicano): 91, 102, 121, 133, 153, 161
PEREZ DE GUZMAN: 47
PEREZ DE SALAZAR, Alonso: 14
PEREZ DE TUDELA, Manuel ("Número 250"): 201
PEREZ EMBID, Florentino: 117
"PERUANA" (buque): 181, 190, 199
PEZET, ...: 157
"PEZUELA" (buque): 191, 223, 229
PEZUELA Y SANCHEZ, Joaquín de la: 99, 146, 154, 159, 164, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 183, 184, 185, 189, 191, 202, 203, 204, 205, 206, 209, 216, 232, 233, 234
PICARD, ... (corsario): 66
PITT, William (almirante): 39, 41
PIZARRO, José: 101, 104, 107
PLEMON, ...: 10
POCOK, ... (almirante): 112
POINTIS, M. de (almirante francés) 72, 73, 74
POLO, José Toribio: 21, 24, 29
PONTEJOS, Santiago: 53, 55, 56, 58, 61, 62, 64
"POPULO" (buque): 60
PORTE, Nicolás de la: 9
PORTOCARRERO Y LASO DE LA VEGA, Melchor: 70
POSADAS, Gervasio Antonio de: 158
PRADO, Juan de 112
PRESTON, ...: 78
PRICE, ...: 200
"PRIMERA" (buque): 118
"PRINCE EUGEN" (buque): 83
"PRINCESA DE ARAGON" (buque): 121
"PRINCIPE DE ASTURIAS" (buque): 83
"PROTECTOR" (buque): 217, 230, 238
PRUNIER, Guillermo: 174, 190, 200, 229, 230
PUENTE Y CANDAMO. José Agustín de la: 203, 211, 234
"PUEYRREDON" (buque): 172, 174, 180, 182, 190
PURISACA, Pedro: 219

Q

QUESADA, Manuel: 214, 220
QUIMPER, ...: 232
QUINTANILLA, Antonio de: 177

R

RAMIREZ, Mateo, 206
RAMOS, Nazario: 214, 221
RANUEN, ...: 198
"REBECA" (buque): 183
"REGOVERY" (buque): 89
REEDING, ...: 200
"RESOLUCION" (buque: 169
RETUERTA, Juan de: 42
REYES BALMACEDA, Diego de los: 92
RINGROSE, ... (corsario): 53
RIO, del ...: 208
RIOS, Tomás: 139, 231
RISCO, Dña. Mercedes (esposa del Virrey F. de Abascal): 150
RIVA AGUERO, José de la ("Marcos Heira): 185, 201, 226
RIVEROS, ... (oficiales): 176
ROBERTSON, ... (oficial): 176, 200
ROBINSON, ... 200, 230
RODIL, José Ramón: 206, 214
RODRIGUEZ, Adrián: 8
RODRIGUEZ, Benito: 13
RODRIGUEZ CASADO, Vicente: 107
RODRIGUEZ DE MENDOZA, Dávalos: 137

RODRIGUEZ: José: 213, 220
RODRIGUEZ, Nicolás: 95
RODRIGUEZ PEÑA, ...: 179
RODRIGUEZ SILVA, Juan: 11
ROGERS, Woodes: 77, 78
ROMERO, Fernando: 240
"ROSA DE LOS ANDES" (buque): 169
ROSA, Félix de la: 218
ROSA, Nicolás de la: 77
"ROSARIO" (buque): 60
"ROSSA DE BITERVO" (buque): 60
"ROYAL GEORGE" (buque): 100
RUIZ, ...: 198
RUIZ DE MONTOYA, Padre: 57
RUIZ LOZANO, Francisco: 37, 38, 43, 140

S

"SACRAMENTO" (buque): 101, 103, 107, 198, 199, 200, 209, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 227, 240
SAINT JEAN (capitán): 83
SALAS, José: 66
SALAZAR, Francisco: 202, 238
SALCEDO, ...: 49
SALOMON, Esteban: 139, 231
SALVATIERRA, Santiago de: 94
"SAN ANTONIO" (buque): 169
"SAN BARTOLOME" (buque): 16
"SANCTI SPIRITUS" (buque): 83
SANCHEZ, ...: 181
"SAN DIEGO" (buque): 30
"SAN DIEGO DEL MILAGRO" (buque): 16, 20
"SAN ESTEBAN" (buque): 101
"SAN FERMIN" (buque): 89, 94, 99, 101, 103, 107, 110, 113
"SAN FERNANDO" (buque): 169
"SAN FRANCISCO" (buque): 16, 60, 94
SAN FRANCISCO, (el santo): 192
"SAN FRANCISCO SOLANO" (buque): 20, 21, 24, 30, 40
"SAN ISIDRO" (buque): 16
"SAN JOSE" (buque): 46, 48, 53, 60, 72, 77, 113, 158
SAN JOSE, Francisco de: 92
"SAN JOSEPH" (buque): 16, 17, 65, 67
"SAN JUAN DE ALBA" (buque): 48
"SAN JUAN DE DIOS" (buque): 54
"SAN JUAN EVANGELISTA" (buque): 56
"SAN LORENZO" (buque): 46, 48, 54, 56, 59, 60, 113, 114, 138
"SAN LUIS" (buque): 94
"SAN MARTIN" (buque): 170, 172 174, 175, 180, 182, 190 (capitana)
SAN MARTIN DE MATORRAS, (el Generalísimo), Don José de: 167, 168, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 188, 189, 191, 193, 194, 195, 198, 199, 200, 201, 202, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 214, 217, 218, 222, 225, 226, 227, 228, 229, 232, 233, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242
"SAN MIGUEL" (buque): 71
"SAN NICOLAS" (buque): 65, 67
"SAN PABLO" (buque): 136
"SAN PEDRO DE ALCANTARA" (buque): 121, 123, 156
"SAN PHELIPE" (buque): 16, 80
SANTA CILIA, ... (teniente, marino español): 104
"SANTA CRUZ" (buque): 71, 72
SANTALLA, Juan: 185, 214
"SANTA PAULA" (buque): 121, 123
"SANTA ROSA" (buque): 83, 104, 106, 107, 181, 190
"SANTA TERESA" (buque): 103, 221
"SAN TELMO" (buque): 174
"SANTIAGO" (buque): 16, 20, 30, 40

"SANTIAGO DE GALICIA" (buque): 121
"SANTO DOMINGO" (buque): 94
"SANTO TORIBIO" (buque): 60
SANTOS ATAHUALPA, Juan: 105
SARMIENTO DE SOTOMAYOR Y LUNA, García: 28, 29
SASTRE, ...: 226
SAURI, Manuel: 139
"SEBASTIANA" (buque): 168, 169, 191
SEGUROLA, Jacinto de: 101, 103
SELKIRK, Alexander: 78
SELVOCKE, George: 87, 89, 90
SENMANAT Y DE LANUZA, Olim: 76
SEÑAS, Manuel: 202
SEOANE, Antonio (comandante): 204, 206, 233
"SERA" (buque): 222
"SEVERN" (buque): 101
SEVILLA, (teniente) Francisco: 191
SHARP, Bartholomew: 53, 54, 55, 56
SHEPERD, ... (oficial): 176
SILVA, Remigio (el "Curioso" "el ciudadano de Lima"): 201
SIMPSON, ... (capitán): 200
SOLANO, San Francisco: 7, 17, 18, 20, 56
SOROA, Juan: 190
SOSA, Francisco de: 30
"SOUVAROW" (buque): 164
SOYER, Salvador: 229
SPRY, ... (capitán) Juan: 174, 176, 178, 180, 190, 193, 194, 198, 199, 200, 206
STACPOLE, ...: 198
STEVENSON, W. B. (secretario de Lord Cochrane): 187, 237
STIGLICH ALVAREZ, Germán: 240
STRADLING, ... (corsario): 78
STRONG, John: 72
SUARDO, ... (analista): 10
"SWEEPSTAKES" (buque): 45

T

TABOADA LEMUS Y VILLA MARIN, Francisco Gil de: 131, 137, 138, 139, 140, 141
TABOADA, Manuela: 214
TAFUR, ...: 157
TAGLE, Bernabé: 226
TAGLE, José de: 94
TAURO DEL PINO, Alberto: 202
TELLECHEA, Juan Antonio de: 213, 218
TERRALLA Y LANDA, ... (poeta andaluz): 137
TEXEIRA, Pedro: 13
"THAIS" (buque): 224
THOMSON, (sic) ... (comandante): 181
TOLEDO, Antonio de: 19
TOLEDO, Antonio Sebastián de: 26, 29
TOLEDO, Francisco de: 124
TOLEDO Y LEYVA, Pedro de: 19, 22, 29
"TOMAS" (buque): 163
TORO, Fulgencio de: 206
TORRES Y PORTUGAL, Gerónimo: 17
TORRE TAGLE, Marqués de: 205, 216, 217, 218, 226
"TRIAL" (buque): 101, 102
"TRINIDAD" (buque): 53, 159, 160
TRINIDAD, Manuel de la: 213, 220
TUPAC AMARU, Francisco: 125
TUPAC AMARU, Hipólito: 125
TUPAC AMARU (José Gabriel Condorcanqui): 120, 123, 124, 126, 127
TUPAC AMARU I: 124
TUPAC AMARU II: 126, 145
TUR, Antonio: 206

U

UBALDE, Manuel, 147, 148
UGARTE Y LIAÑO, Tomás: 143, 149
ULLOA, Antonio de: 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 134
UNANUE, Joseph Hipólito: 137, 142, 157, 163, 164, 228
URDINZU, Bartolomé: 84, 87, 89
"URIBE" (buque): 159
URIBE, José: 118
URQUIZA, ... (oficial): 176

V

VACARO, Antonio: 119, 121, 122, 123, 189
VAES PEREYRA, Rodrígo: 11
VALDES, crnel. Gerónimo: 204, 206, 234
VALDEZ, ../: 157
"VALDIVIA" (buque Esmeralda, rebautizado): 177, 189, 191, 192, 193, 194, 199, 200, 208, 238
VALDIVIA, Pedro de: 26
VALEGA, José M.: 110, 144
VALLE-UMBROSO, Marqués de: 206, 233
VALLE Y DE LA RIESTRA, Juana del 231
VAN NOORT, Oliver: 8
VAN SPILBERG, Joris: 9
VARGAS UGARTE, Rubén: 44, 49, 76, 86
VAYARTE, Juan 58
VAZQUEZ DE VELASCO, Pedro: 30, 139
VEA, Antonio: 75
VEGA, Antonio: 11
VEGA, Juan de: 17
VEGAS GARCIA, Manuel: 229, 232, 237, 238, 240
VERA, Vicente de: 132
VERDEJO, José: 125
VERGARA, Gustavo: 153
VERNON, ... (marino): 99, 101, 102, 104
VERNON, Edward: 100, 105 (vice almirante)
VICUÑA MACKENNA, ...: 192
VIDAL, Francisco ("el Republicano héroe de Valdivia"). 201
VILLALONGA, Jorge de: 85
VILLANUEVA, Pierre Charles de: 142, 143
VILLANUEVA SOBERAL, Alfonso de: 26
VILLARRUBIA, Marqués de: 30
VILLEGAS, José: 190
VILLEGAS, Micaela ("La Perricholi"). 114, 118
VINATEA Y TORRES, Juan de: 105
VIVANCO, Diego: 67
VIZCARDO Y GUZMAN, Juan Pablo: 153, 161, 162
VIZCARRA, Dionisio: 199

W

"WAGER" (buque): 101
WAGER, Charles: 77, 80
WARLEN, John (Guarín, Juan): 53, 55
"WASHINGTON" (buque): 135
WATLING, John (Warlen, John): 55
WENIBOORT VERNON,... (General): 100
WICK HAM, José (Joseph): 200, 222, 230, 240
WILKINSON,... (capitán): 170, 174, 176, 180, 190, 225

Y

YUPANQUI, Tito Cussi (hermano de Túpac Amaru I): 124
YOUNG, Jorge: 190, 200, 229

Z

ZARATE,...: 240
ZAVALA, Francisco: 64
ZEGARRA,... (Agente Fiscal): 221
ZENTENO, José Ignacio (ministro): 176, 238
ZUBILLAGA, Agustín: 222
ZULETA,... (historiador peruano): 233

Indice Toponímico

A

ACAPULCO: 29, 35, 83, 87, 238
ACOBAMBA. 132
AIX-ROADS: 169, 173
ALBION: 147
ALEMANIA: 49
ALICANTE: 133
ALMADEN (España): 85
ALTO PERU: 23, 157, 159, 167, 233
AMAT (Isla, Saint George): 115
AMAZONAS (Río): 14, 15
AMERICA: 9, 12, 41, 42, 45, 51, 61, 75, 76, 85, 91, 93, 99, 101, 104, 109, 149, 151, 152, 153, 156, 157, 158, 164, 175, 192, 205, 222, 227, 230, 133, 134, 135, 139, 140, 141, 142, 233, 236
AMERICA DEL SUR: 76, 121, 179
AMERICA ESPAÑOLA: 153, 161
AMERICA HISPANA: 91
ANCASH: 110, 146
ANCON (Bahía): 23, 154, 185, 189, 199, 206, 208, 209, 237
ANDALUCIA (Costas de): 142
ANTILLAS: 153
ANTILLAS MENORES: 160
ARANJUEZ: 155
ARAPILES: 147
ARAUCO: 26
AREQUIPA: 80, 120, 127, 132, 146, 150, 153, 161, 163
ARGENTINA: 124, 157, 211
ARICA: 7, 23, 27, 55, 56, 59, 88, 94, 119, 120, 145, 222, 225, 233
ASNAPUQUIO: 191
ATACAMES: 67
ATICO: 73
ATLANTICO (Mar del Norte): 15, 30, 56, 95, 99, 112, 151
AUSTRIA: 75
AYACUCHO: 76, 163, 242
AZNAPUQUIO: 204, 206, 232, 233

B

BAILEN: 147
BAJO PERU: 124
BARBADOS: 56, 160
BARCELONA: 117, 133, 151
BARLOVENTO (Isla de): 46, 47
BAYONA: 155
BELEN: 212
BELLAVISTA: 111, 119, 155
BLANCO: 30
BOCANEGRA: 23
BOQUERON (Tramo entre la isla San Lorenzo y la costa sur del Callao): 154
BRASIL: 21, 22, 57, 156

BUENAVENTURA: 160
BUENOS AIRES: 39, 57, 84, 95, 101, 120, 135, 145, 148, 150, 153, 154, 158, 159, 160, 181 (Buenos-Ayres), 210

C

CABALLOS: 73
CABO DE HORNOS: 39, 56, 134, 135, 159, 174
CABO VIRGENES: 75
CADIZ: 10, 42, 84, 91, 92, 123, 133, 164
CAJAMARCA: 44, 212
CALCHAQUI (Tucumán): 41
CALERA: 233
CALERA DE SAN AGUSTIN: 51
CALIFORNIA: 61, 64, 90
CALLAO: 7, 8, 10, 13, 15, 16, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 35, 41, 46, 50, 51, 52, 54, 56, 58, 60, 63, 66, 67, 72, 75, 76, 77, 81, 82, 83, 84, 85, 88, 94, 95, 101, 104 106, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 122, 131, 137, 138, 143, 148, 154, 159, 160, 162, 164, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 183, 184, 185, 186, 190, 191, 192 193, 194, 198, 199, 202, 207, 208, 209, 213, 214, 216, 218, 222, 223, 225, 227, 229, 231, 233, 235, 237, 238, 240
CAMANA: 232
CANCHARRAYADA: 168
CANTA: 105, 111
CAÑETE: 64
CARABAYLLO: 155
CAREMALPA: 22
CARIBE: 86, 101
CARTAGENA: 9, 23, 31, 46, 47, 59, 72, 73, 74, 75, 76, 86, 91, 92, 95, 100, 102, 105, 133
CARTAGENA DE INDIAS: 59, 77, 80
CARTAGO (En Costa Rica): 47
CASMA: 64
CASTEL NUEVO: 84
CASTILLA: 146
CATHALUÑA: 62, 141, 156
CENTRO AMERICA: 79
CERRO DE PASCO: 13, 168
CEUTA: 111
CIUDAD DE LOS REYES: 19, 70, 75, 76, 81
COLAN: 109
COCHABAMBA: 157
COLOMBIA: 95
COLONIA DE SACRAMENTO: 100, 151
CONCEPCION: (Chile): 50, 59, 92, 100, 163
COPENHAGUE: 173
COQUIMBO: 21, 22, 52, 54, 72
CORUÑA GIJON (la): 133
CORRAL (puerto): 25, 26, 176, 177
COSTA RICA: 88
COTOPAXI (volcán Chumbivilcas): 105
CUBA: 100,, 102, 134
CUENCA: 209
CUSCO: 31, 55, 80, 105, 120, 124, 125, 132, 163
CUYO: 179
CUZCO: 127, 132, 233

CH

CHACABUCO: 168
CHACAS: 50
CHACOTA (Ensenada): 55
CHAGRES: 45, 47, 105, 111, 229 (Panamá)
CHAI HUIN (Puerto): 26, 177
CHANCAY: 155, 204
CHANDUY: 30, 40
CHARCAS: 23, 53, 87, 148
CHILE: 10, 21, 22, 23, 24, 26, 40, 41,

51, 52, 58, 63, 75, 95, 99, 100, 102, 112, 120, 121, 133, 135, 141, 146, 148, 152, 153, 154, 157, 162, 163, 168, 172, 177, 178, 179, 181, 182, 189, 192, 194, 199, 202, 207, 208, 225, 229, 235, 236, 237, 238, 239
CHILOE (archipiélago): 21, 50, 53, 89, 104, 109, 115, 118, 119, 135, 139
CHILLON: 163
CHIMBO (Ecuador): 50
CHINCHA: 56, 232
CHONOS (archipiélago de): 139
CHORRILLOS: 23, 154, 155, 202, 225
CHUMBIVILCAS: 105, 124
CHUQUISACA: 157
CHUQUITANTA: 23

D

DARIEN (Río): 46, 47, 54, 60, 61, 75, 83
DAVIS (Isla de): 15
DESAGUADERO: 157
DESEADA, (Caleta, Costa de Chile): 78

E

ECUADOR: 8, 147, 157, 209
EMDEN: 9
ESPAÑA: 8, 10, 12, 13, 14, 15, 21, 29, 30, 35, 38, 39, 41, 42, 48, 49, 53, 57, 59, 63, 67, 70, 74, 76, 83, 85, 86, 87, 90, 93, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 121, 133, 134, 137, 139, 140, 141, 142, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 161 162, 163, 164, 173, 174, 200, 203, 209, 220, 233, 234, 238, 239
ESTADOS UNIDOS: 157
EUROPA: 39, 51, 74, 114, 140, 145, 153, 174, 239
EXTREMADURA: 62

F

FILIPINAS (islas): 103, 115, 148, 238
FONSECA (bahía): 67
FRANCIA: 40, 41, 75, 76, 87, 90, 94, 137, 140, 141, 142, 151, 155, 156, 163, 169

G

GALAPAGOS (islas): 72, 73, 160
GIBRALTAR (estrecho): 90, 142
GRAN BRETAÑA: 87, 119, 147 157
GRANDIMARCA: 84
GUAÑAPE: 169
GUAQUI: (cerca del Río Desaguadero): 157
GUATEMALA: 88, 118, 133, 134
GUAYAQUIL: 12, 13, 16, 20, 28, 30, 40, 50, 52, 54, 59, 60, 61, 66, 72, 77, 78, 79. 88, 94, 95, 102, 108, 110, 113, 119, 131, 143, 148, 149, 159, 160, 162, 174, 191, 209, 222, 231, 236, 237, 238
GUAYAS (Río): 66

H

HOLANDA: 9, 10, 21, 75, 87
HORMIGAS (las; volcán submarino): 111
HOYA AMAZONICA: 13

HUACHIPA: 45
HUACHO (puerto): 172, 189, 190, 212, 217, 218, 222, 223, 240
HUALGAYOC: 115
HUAMAN: 218
HUAMANGA: 76, 86, 127, 132
HUANCAVELICA: 11, 85, 120, 127, 132
HUANCHACO (puerto): 73, 218
HUANUCO: 109
HUARAZ: 120
HUARMEY: 9
HUAROCHIRI: 111
HUAURA: 64, 155. 217, 218

I

ICA: 28, 44, 232
ILO: 54, 72
INDEPENDENCIA (bahía): 183
INDIAS: 46, 162
INDIAS OCCIDENTALES: 21, 79, 115
INGLATERRA: 38, 47, 56, 63, 75, 79, 82, 83, 87, 90, 99, 100, 102, 105, 113, 116, 118, 121, 134, 141, 142, 145, 147, 148, 150, 151, 168, 175
IQUIQUE: 72, 89
ISLA TIGRE: 67
ISTMO DE PANAMA. 53, 102
ITALIA: 155

J

JAMAICA (isla): 39, 41, 46, 47, 100
JAUJA: 233
JUAN FERNANDEZ (isla): 54, 55, 61, 73, 75, 78, 89, 101, 102, 104, 111, 135
JULIANA (huaca): 143
JUNIN: 92, 120, 242

K

KOENIGSBERG: 9

L

LA CHIRA: 154
LA HABANA: 23, 91, 102, 112
LA LEGUA (huaca): 143
LA MANCHA: 91
LAMBAYEQUE: 120, 233
LA PAZ: 44, 157
LA PLATA: 9
LARGO (Escocia): 78
LA SERENA: 54
LATACUNGA: 110
LAYCACOTA (Puno): 44, 45, 49
LEIDEN: 8
LE MAIRE (estrecho de): 21, 51, 101, 102, 134
LIMA: 9, 10, 11, 13, 14, 18, 21, 23, 27, 28, 29, 35, 36, 37, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 49, 50, 52, 57, 63, 66, 67, 70, 74, 75, 76, 80, 83, 84, 86, 87, 92, 93, 94, 95, 101, 103, 104, 106, 110, 112, 113, 114, 115, 117, 118, 120, 127, 131, 132, 137, 138, 139, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 153, 154, 155, 156, 158, 163, 164, 167, 168, 173, 179, 182, 183, 185, 191, 192, 204, 207, 208, 209, 212, 218, 225, 226, 227, 228, 229, 231, 233, 241
LISBOA: 14, 31, 76, 142
LOBOS (isla): 73, 102
LOCUMBA: 233
LONDRES: 102, 105, 106, 153, 161, 169, 170, 173, 191

LL

LLANQUIHUE: 26
LLATA: 125

M

MADRID: 9, 10, 14, 35, 81, 164
MAGALLANES (estrecho de): 39, 50, 60, 61, 63, 72, 75, 77, 87, 89, 105, 134
MAGDALENA (pueblo de la) (a 1/2 legua de Lima): 204
MAINAS: 148
MALABRIGO: (puerto): 169
MALAGA: 133
MALVINAS (islas): 115
MANTA: 66
MANUEL ROMERO (isla): 111
MAR BRAVA: 185
MAR CARIBE: 67, 100
MAR DE LAS ANTILLAS: 102
MAR DEL NORTE (Océano Atlántico): 15, 95, 99, 112
MAR DEL SUR: 7, 9, 17, 29, 37, 39, 40, 41, 46, 53, 58, 59, 60, 63, 64, 71, 72, 75, 78, 81, 82, 84, 87, 95, 99, 101, 107, 108, 169
MARGARITA: 134
MARIN (puerto Gallego de): 137
MAYPU: 168, 210
MEJICO: 29, 37, 38, 39, 70, 72, 79, 83, 133, 134, 151, 153, 157, 191, 237, 238
MELANESIA: 115
MENDOZA: 168, 179
MENORCA: 90
MEXICO: 53, 121, 152
MILAN: 62
MIRAFLORES: 183, 184
MIRAVE: 233
MOCHA (isla de la): 54, 136
MOCHE (puerto) 169
MOLINOS (provincia de Amberes): 38
MOLUCAS (islas): 79, 95
MONFERRATO: 84
MONTEVIDEO: 156, 158
MONTT: 202
MOQUEGUA: 120, 233
MORRO SOLAR: 143, 154
MUERTO (isla del): 66

N

NAPO (Río): 13, 14
NAZCA: 89, 94, 146
NEGRITOS: 219
NICARAGUA: 16, 67
NICOYA (golfo de Costa Rica): 88
NUEVA CASTILLA (Perú): 98, 133, 151
NUEVA ESPAÑA (Méjico): 9, 35, 81, 83, 133
NUEVA GALICIA (Méjico): 151
NUEVA GRANADA: 39, 117, 134, 154, 160, 169, 182

O

OLANDA (Holanda): 26
OLIVENZA: 140
ORURO: 157
OTAVALO (Ecuador): 50
OVIEDO. 150

P

PACIFICO: 9, 16, 19, 21, 23, 39, 77, 87, 102, 103, 104, 105, 106, 121, 122,

123, 131, 134, 136, 154, 158, 159, 169, 173, 174, 237, 239
PACIFICO NORTE: 137
PAITA (puerto): 29, 35, 53, 54, 56, 58, 61, 76, 88, 89, 98, 102, 104, 105, 145, 146, 172, 174, 202, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222
PAITITI: 126
PALIANA (huaca Juliana de Miraflores): 143
PAMPACOLCA: 161
PANAMA: 7, 9, 10, 16, 17, 19, 23, 25, 30, 42, 45, 46, 49, 53, 54, 56, 58, 59, 60, 72, 77, 79, 80, 82, 90, 93, 95, 99, 102, 103, 105, 110, 119, 154, 206, 213, 218, 219, 229
PARA (Brasil): 13, 14
PARACAS (bahía de): 183, 184, 201
PARAGUAY: 57, 91, 92, 93, 125
PARIS: 76, 104, 142
PASCO: 120
PASCUA (isla de): 115
PERICO (Panamá): 53, 59, 60
PERNAMBUCO: 9, 21, 26
PERU: 9, 10, 11, 14, 15, 17, 19, 24, 28, 29, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 56, 63, 75, 76, 80, 83, 84, 85, 87, 93, 94, 98, 100, 101, 102, 106, 109, 114, 117, 119, 120, 121, 124, 126, 127, 131, 133, 134, 137, 139, 141, 142, 144, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 157, 167, 168, 171, 173, 174, 178, 179, 180, 181, 184, 194, 195, 198, 199, 200, 202, 203, 208, 210, 211, 212, 217, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 228, 229, 231, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242
PICCHU: 26
PICHINCHA (volcán): 41
PIEDRAS DEL MORRO: 30
PIRINEOS: 140
PIRU: 9
PISCO (puerto): 28, 54, 59, 61, 64, 90, 168, 175, 183, 184, 189, 201, 223, 225, 232
PIURA: 212, 215, 216, 217, 219, 233
POPAYAN: 53
PORTOBELO: 9, 30, 46, 47, 49, 50, 67, 76, 93, 100, 102, 105
PORTSMOUTH: 101
PORTUGAL: 57, 113, 116, 121, 141, 142, 150, 155
POTOSI: 23, 31, 56, 95, 105, 157
PRUSIA: 75
PUERTO RICO: 134, 151
PUNA (isla): 66, 78, 79, 175
PUNO: 137, 138, 148, 233
PUNTA CARNERO: 30
PUNTA GALERA: 23
PUNTA GARACHINE (Panamá): 17
PUNTA SANTA ELENA: 66, 219

Q

QUIBO (isla): 103
QUIJOS (provincia de los): 13
QUITO: 13, 15, 55, 80, 102, 110, 126

R

RENNES: 142
REPUBLICA ARGENTINA: 121
REY (isla del): 60, 62, 63
RIMAC (Río): 36, 154
RIOBAMBA: 28, 29
RIO BUENO (puerto): 26, 177
RIO DE JANEIRO: 106
RIO DE LA PLATA: 100, 104, 151, 157, 160
ROMA: 18
ROSELLON: 141

S

SAINT GEORGE (isla): 115
SAINT MALO: 63, 75
SALTA: 179
SAN BLAS: 119
SAN CARLOS (isla): 115
SAN CARLOS DE ANCUD (puerto): 177
SAN ESTEBAN (isla de): 50
SAN FELIX (isla): 54, 136
SAN GALLAN (isla): 54
SAN JUAN DE ULUA: 9
SAN LORENZO (isla): 16, 22, 23, 111 143, 170, 171, 172, 184
SAN LUCAS (cabo, Costas de California): 79
SAN MARCIAL: 147
SAN MIGUEL: 104
SANTA (puerto): 17, 18, 53, 64, 73
SANTA (Río) (Ancash): 110, 146
SANTA CATALINA: 151
SANTA FE: 86
SANTA MARIA (isla): 54, 75
SANTA MARTA: 76, 95, 120
SANTANDER: 133
SANTA ROSA DE OCOPA (Concepción-Junín): 92
SANTIAGO: 163, 168
SANTIAGO DE CHILE: 28, 29
SANTO BUONO: 84, 85, 87
SANTO DOMINGO: 9, 74, 134, 141, 151
SAN VICENTE (cabo): 210
SAÑA: 64
SECHURA (puerto): 215
SEGOVIA (Río): 67
SETUBAL: 31
SEVILLA: 9, 10, 91, 117, 133
SITANA: 233
SPITHEAD: 103
SUD AMERICA: 120, 121, 127, 163, 210
SUPE (puerto): 172, 222

T

TACNA: 163
TAHITI (isla): 115
TALARA: 219
TALCAHUANO (puerto de Concepción): 72, 89, 104, 119, 120, 121, 122, 123, 159, 163, 176
TARMA: 127, 132
TEXEL: 21
TIERRA FIRME (Panamá y aledaños): 39, 41, 46, 76, 80, 91, 92, 100, 133
TINTA (provincia cusqueña): 123, 127
TOLEDO: 19
TORATA: 233
TRAFALGAR (cabo): 142, 143
TRES PALOS (huaca): 143
TRINIDAD: 134
TRUJILLO: 54, 110, 127, 132, 212, 217, (Truxillo) 218, 221, 233
TUCUMAN: 44, 100, 124, 126, 228
TUMACO (Nueva Granada): 169
TUMBES: 146
TUNGASUCA: 121, 123, 124, 127
TURQUESA (Río): 60

U

URCUMIMUNI (huaca Puno): 137
URUGUAY: 57, 127, 157
UTRECHT: 90

V

VALDIVIA (puerto de): 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 45, 50, 51, 52, 54, 58,

63, 73, 82, 95, 105, 109, 116, 119, 173, 174, 177, 178, 179, 207, 237
VALPARAISO: 8, 23, 50, 51, 58, 102, 104, 143, 150, 159, 169, 170, 172,
VENECIA: 49, 84
VENEZUELA: 153, 157 156, 176, 177, 178
VERACRUZ: 87
VILCABAMBA: 124
VITOR (valle): 132

W

WESTMINSTER (Condado de): 169, 170

Indice General

CAPITULO IX

QUEHACERES NAVALES DE LOS VIRREYES ANTE EL ESPIONAJE Y CORSO DE HOLANDA. LA AMENAZA CORSARIA DE BROUWER. SAN FRANCISCO SOLANO, EL PATRONO DE LA MAR DEL SUR 7

El espionaje holandés 7
El Conde de Chinchón, su gobierno y la Armada 10
Las fuerzas navales virreinales 15
El patrono del Mar del Sur 17
La escuadra virreinal bajo el Marqués de Mancera 19
Hendrick Brouwer 21
Los quehaceres navales y defensivos de Mancera 22
La escuadra virreinal zarpa hacia Valdivia 25
Otras precauciones sobre armamento 27
Otros acontecimientos 28
D. García Sarmiento de Sotomayor 29
El naufragio de la Capitana 30
Otros quehaceres navales 31
Notas al Capítulo IX 33

CAPITULO X

LA PRIMERA ACADEMIA NAUTICA PERUANA. OFENSIVA PIRATICA ANGLO-FRANCESA Y REACCIONES CONTRA EL NEPOTISMO HISPANICO: CAMBIO EN LAS TACTICAS NAVALES. LA COMPAÑIA "NUESTRA SEÑORA DE LA GUIA"; LOGROS PRIMARIOS 35

Arriba al Perú su nuevo Virrey 35
Antecedentes históricos 36
El Cosmógrafo Mayor del Virreinato: La Academia Náutica 37

Otros asuntos navales con Alba de Aliste 38
Aciago sumario del gobierno de Alba de Aliste 41
El Conde de Santisteban: un gobierno sin preocupación naval 42
Ocurrencias importantes durante el período de Santisteban 44
El peligro naval inglés: Lemus 45
Prevención y sugerencias contra amenazas marítimas 46
Otros quehaceres navales 48
La Armada durante el gobierno de Castellar 49
Reforzamiento de defensas costeras 51
Destitución del Virrey 52
La amenaza piratesca en tiempos de Liñán y Cisneros 53
Los piratas atacan Arica 55
Otros acontecimientos: síntesis 56
El nuevo Virrey: alistamientos contra los piratas 57
Zarpa la Armada hacia Panamá 59
La Real Cédula del 7 de diciembre de 1682 61
Las depredaciones de David: reacción particular 63
Victoria naval contra los piratas 66
Notas al Capítulo X 68

CAPITULO XI

EL PASO DE TRANSICION ENTRE LOS SIGLOS XVII Y XVIII EN LA MAR DEL SUR: PIRATAS, CORSARIOS, CONTRABANDISTAS Y NEGREROS. AGONIZA EL MONOPOLIO HISPANO: NUESTRA DEFENSA DE PUERTOS Y LA EFICACIA NAVAL DEL CORSO PERUANO 70

La escuadra virreinal durante el Conde de la Monclova 70
Algunas correrías piráticas 71
El vandalismo pirático en Cartagena 73
Otros acontecimientos: se inicia la dinastía borbónica 75
El nuevo Virrey: Marqués de Castell dos Rius 76
Política naval del Virrey 77
Los ataques piráticos de Rogers y Dampierre 78
Otros hechos importantes 79
El gobierno de D. Diego Ladrón de Guevara 81
La política naval del Virrey 82
Actividad naval anticontrabando: el Virrey Caracciolo 84
El monopolio comercial comienza a decaer 85
Otros acaeceres diversos 86
Un prelado como Virrey; la amenaza corsaria 87
La extinción de las flotas regulares 90
La escasa actividad del Virrey Morcillo 91
La decidida acción naval del De Castelfuerte 92
Reforzamiento de la escuadra; corso legal 93
La defensa de los puertos 95
Notas al Capítulo XI 96

CAPITULO XII

LA INDOLENCIA BORBONICA Y EL CORSO BRITANICO CONTRA EL PERU: ANSON ATACA PAITA. NUESTRO PANORAMA NAVAL, ESFUERZOS VIRREINALES Y AYUDAS TARDIAS 98

Los virreyes de la dinastía borbónica 98
El Virrey Marqués de Villa García 99
La actuación del Almirante Vernon 101
Anson saquea e incendia Paita 102
Ineficacia del esfuerzo virreinal contra Anson 103
Otras dificultades durante el mando de Villagarcía 105
La marina virreinal del Perú: visión en la época 106
La escuadra durante el Virrey de Superunda 109
Sismos, calamidades y labor reconstructiva 110
Amat y Junyent: su dinamismo en asuntos navales 112
El gobierno de Amat: obras principales 114
El Real Felipe: la fortaleza del Callao 115
Guirior: patrullajes navales y matrículas 118
Precauciones defensivas de Guirior 119
El mar: manifiesta preocupación de Jáuregui 120
Jáuregui ante la genuina insurgencia de Túpac Amaru 123
Notas al Capítulo XII 129

CAPITULO XIII

APRESTOS NAVALES DE LOS ULTIMOS VIRREYES DEL PERU. LOS NAVIOS DE REGISTROS. ABASCAL ANTE NUESTRO DESAFIO INDEPENDENTISTA. EL CORSO ESPAÑOL CONTRA SUS EX-COLONIAS. ATAQUES CORSARIOS ARGENTINOS DE BROWN Y BOUCHARD CONTRA EL CALLAO Y GUAYAQUIL (1815-1816) 131

El Virrey de Croix y sus preocupaciones sobre pólvoras 131
Medidas políticas y administrativas 132
Algunas palabras acerca de los navíos de registro 134
Reconocimientos navales e incursiones prohibidas 135
Llegada del nuevo virrey: su arribo al Callao 137
Síntesis de su labor naval 138
La amplitud cultural del Virrey: una época difícil 140
El Virrey O'Higgins: situación de la metrópoli 141
Reflejabilidad histórica en el Perú 142
La escasa fibra naval de O'Higgins 143
Otros sucedidos durante el gobierno virreinal 144
El Virrey de Avilés: su concepto del poder naval 145
Otros hechos importantes 146
Preocupaciones navales infructuosas 148

Abascal: un gran virrey ante un gran desafío 150
Defensa y precauciones contra ataques navales 154
Situación política peninsular: su reflejo en el Perú 155
El corso naval sobre el Pacífico 158
Otras realizaciones de Abascal 162
Notas al Capítulo XIII 165

CAPITULO XIV

LAS CAMPAÑAS NAVALES DE COCHRANE Y LA EXPEDICION LIBERTADORA DEL PERU. CAPTURA Y REBAUTIZO DE LA "ESMERALDA". CONSECUENCIAS HISTORICAS PARA NUESTRA MARINA 167

Pezuela: albores de la Independencia 167
Esfuerzos virreinales: aumenta la escuadra 168
Las campañas navales de Cochrane sobre el Callao 169
La conquista de Valdivia: toma de Corral 176
La Expedición Libertadora del Perú: Tercera Campaña 177
Abordaje y captura de la "Esmeralda" 186
Movimientos de la Escuadra Libertadora: desembarcos 189
Disensiones en la Escuadra Libertadora 191
La aplicación del código de guerra inglés 193
Notas al Capítulo XIV 196

CAPITULO XV

CONFLICTOS ENTRE SAN MARTIN Y COCHRANE: CONSECUENCIAS MEDIATAS. CAPTURA DEL "SACRAMENTO", SE PROCLAMA LA INDEPENDENCIA Y SE FUNDA NUESTRA MARINA DE GUERRA EN 1821 198

Los oficiales adeptos a Guise 198
Ayudas peruanas a la Expedición Libertadora 200
Conflictos entre los altos mandos. Realista y patriota 203
San Martín: su concepto sobre el poder naval 210
El primer buque de la marina de guerra peruana 211
El pailebote "Sacramento" 212
Dotación, pasajeros y carga del buque 213
La noticia oficial de la captura del "Sacramento" 215
Manuel González Otoya 216
Zarpe y preparativos para el alzamiento 218
La insubordinación y captura para la Patria 219
Epílogo y rebautizo del buque 221
El nacimiento de la escuadra peruana independiente 223
El naufragio del "San Martín" 225

La Independencia del Perú 226
El Protectorado: organización naval y mandos 228
La presencia peruana en la marina 231
La inquietud naval durante las operaciones militares: La Serna 232
El Estatuto Provisional 236
El último crucero de Cochrane 237
La fundación oficial de nuestra Marina de Guerra 239
Notas al Capítulo XV 243
Indice Onomástico 247
Indice Toponímico 263

La "Historia Naval del Perú" se terminó
de imprimir el mes de enero de 1981,
en los talleres gráficos de Editorial Científica S.R.L., sito en
Pasaje La Calera 280 - Ate,
Vitarte - Teléf. 237618