

CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO III



LIMA, PERU

Historia Naval del Perú / JOSE VALDIZAN GAMIO

MINISTERIO DE MARINA

CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO III

ORDEN REPUBLICANO

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LIMA, PERU - 1964

MINISTERIO DE MARINA

CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO III BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR

ORDEN REPUBLICANO

Nro. Inv.

Fecha:

985.03359/V

3388.7III 23

15.315

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LIMA, PERU - 1984

MINISTERIO DE MARINA

CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

© José Valdizán Gamio

© De esta edición:

Ministerio de Marina del Perú. Dirección General de Intereses Marítimos

Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, conforme a la ley peruana de derechos del 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.
Av. Pablo Patrón 290 — La Victoria

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

8

LIMA, PERU - 1984

Introducción

Un distinguido historiógrafo español contemporáneo, D. Emilio de la Cruz Hermosilla, ha publicado recientemente en Madrid un acucioso trabajo bajo el título de: "La Armada Peruana, heredera de la Española". En él su autor, dentro de un esfuerzo de síntesis que engloba varios siglos, hace resaltar el parentesco naval existente entre peruanos y españoles, a la par que establece una suerte de heredad inconfundible e innegable entre la marina de su patria y su similar del Perú que, no obstante el paso del tiempo y la tiranía del marco cronológico que se interpone entre ambas, se muestra hoy más palpable que nunca. A través de aquellas páginas y fuera de percibirse en ellas un sentimiento claramente familiar, puede comprobarse fácilmente la similaridad de tradicionales costumbres que aún conservan hogaño —y mantienen con orgullo y dignidad— las dos armadas, cuyo paralelo esboza tan diestramente de la Cruz Hermosilla. Sus palabras liminares resultan harto explicativas:

"Todo oficial de nuestra Armada que, por circunstancias profesionales o de cualquier otro tipo, haya mantenido contactos de cierta duración con las marinas de guerra de Hispanoamérica sabe que la del Perú posee una solera especial. Sin desdoro para las demás, ésta presenta un conjunto de características que, a nuestro juicio la diferencian. Haciendo abstracción del hecho, muy importante, de la tradicional vocación marinera del pueblo peruano, navegando por el Pacífico desde hace milenios en esas increíbles embarcaciones que son los llamados "caballitos de totora", la presencia española a partir de la conquista supone una afirmación de conceptos que, con el tiempo, iban a convertirse en las sólidas estructuras de una Armada Nacional.

La fundación del puerto de El Callao y su conversión en el más potente de la costa continental de la Mar del Sur, su constante defensa contra los ataques de corsarios y filibusteros ingleses y holandeses, su papel como cabecera del poder naval hispano en tan vasta región marítima, etc., contribuyeron a la certeza de que el Virreinato del Perú tuviese desde el primer momento un signo claramente apoyado en ese carácter¹⁴

Testimonios arqueológicos diversos han comprobado aquella aseveración que hace de la Cruz Hermosilla, acerca de los antiguos peruanos "navegando por el Pacífico desde hace milenios". Y dichos quehaceres no se redujeron únicamente a los "caballitos de totora"; llegaron también, al empleo de grandes balsas provistas de velamen. Ceramios de antiquísimas culturas anteriores al comienzo de la Era Cristiana —con modelajes y grabados alusivos— así como remos ornamentales, tejidos y hasta réplicas de aquellas enormes balsas en miniatura (que eran copias reducidas de dichas embarcaciones arriba citadas) constituyen, sin duda alguna, una suerte de testigos que han llegado hasta nuestros tiempos con su presencia física a manera de calcos inobjetables. Para los fines de la interpretación histórica no importa su tamaño ni el destino que se les atribuía, como parece hasta ahora: el de transportar los espíritus al reino de ultratumba, allende el mar y más allá de nuestras islas aledañas; lo que interesa verdaderamente es que dichas miniaturas "copiaban minuciosamente" las formas, estructuras y espacios de carga que poseían sus hermanas mayores, usadas por sus marinos para navegar hacia otros países litorales.

La última de aquellas balsillas fue exhumada en Ica durante el año de 1958 y actualmente se exhibe en su Museo Regional. Se hallaba junto al fardo funerario de un niño que se desintegró con el aire, por lo que pudo también creérsele la representación de su juguete favorito. Posee una antigüedad de dos mil doscientos a dos mil cuatrocientos años como edad fijada para la cultura Paracas-Cavernas usando el Carbono 14. El Dr. Gordon R. Willey se pronunció por los 700 años antes de Cristo en lo referente a la mencionada cultura.

Más de medio siglo antes —durante las excavaciones del arqueólogo alemán Max Uhle en Arica hechas el año de 1898— se efectuó un hallazgo similar; el de una balsa-miniatura provista de vela que contenía la momia de un feto humano. De ahí la ambigüedad interpretativa existente y la tendencia de no estimar dichas balsillas conclusivamente como "juguetes", sino más bien como barquichuelos específicamente destinados a realizar "viajes de ultratumba".

Mas, dejando atrás el remoto pasado de aquella antigüedad

náutica que enorgullece al Perú, hora es de volver nuestros pasos hacia el sendero de su Historia Naval propiamente dicha.

A raíz de la proclamación oficial de nuestra independencia ocurrida el 28 de julio de 1821, el Capitán General de la Expedición Libertadora, D. José de San Martín, se vio urgentemente precisado a asumir un cargo político para organizar y garantizar el buen gobierno del país. Fue así como —mediante decreto expedido en Lima a 3 de agosto del mismo año— se erigió, con acertado criterio, en calidad de Protector del Perú “hasta tanto que se reúnan los representantes de la nación peruana, y determinen sobre su forma y modo de gobierno”².

En el mismo documento, que rigió para todos sus efectos hasta septiembre de 1822 en que se instaló nuestro primer Congreso Constituyente se hacía de conocimiento público la creación de sus tres primeros Ministerios: además de el de Estado y Relaciones Exteriores así como el de Hacienda, surgió el de Guerra y Marina para el que se nombró al teniente coronel D. Bernardo Monteagudo Cáceres, como titular, auditor de Guerra y Marina y secretario del despacho.

Con ello se puso la primera piedra para que se continuara levantando una institución naval propia del Perú, una marina de guerra estatal para su ataque y defensa, y, en fin, el basamento orgánico sobre el que descansaría nuestra futura armada.

Considerándolo un asunto de primordial importancia, del Protector y sus asesores inmediatos nació la idea de que, por ser cosa muy difícil en aquel momento la de improvisar reglamentaciones navales adecuadas para la buena marcha institucional, la manera más útil, rápida y práctica era la de ceñirse a la legislación hispana por entonces en plena vigencia. Conocida por los hombres de mar que hablaban el idioma español, poseía también y como una suerte de denominador común, la de adaptarse a la idiosincrasia castellana, heredada en buena proporción —aunque no en forma completa— por el personal criollo, mestizo y aún indígena, destinado a servir en las naves que se adquiriesen. Dentro de aquel conjunto de gentes se hallaban no solamente los naturales de América, sino también los peninsulares simpatizantes.

Así fue como el 6 de octubre de 1821, mediante el Decreto Protectoral firmado por San Martín y refrendado por su Ministro de Guerra y Marina Monteagudo, se establecieron nitidamente dos situaciones marcadas que distinguieron —con indudable trasfondo histórico— la verdadera conformación humana de los grupos representativos y su cariz etnológico, en lo que se refería a todos aquellos marinos que comenzaron a servir en nuestra armada desde 1821; peruanos y hasta españoles peninsulares o isleños de un lado;

extranjeros, e ingleses en su mayoría, del otro. Los incisos iniciales rezaban así:

“1º El servicio de los buques de guerra del Perú, y la contabilidad en todos sus ramos, se arreglarán a la ordenanza naval dada y publicada en 1802 para la armada nacional de España.

2º En los juicios criminales que se sigan contra extranjeros que se hallen al servicio de la marina de guerra del Perú, siempre que no sean españoles, se observará el método judicial, y se aplicarán las penas que prescriben los artículos de guerra que rigen en la marina inglesa (*).”

Asimismo, y en lo que se refería a juzgamientos, tanto de naturales de la América que antes se denominaba española, cuanto de los peninsulares que sirvieron en la Marina del Estado, dichos procesos se regirían también por la citada ordenanza hispana del año 1802.

Estas pautas, imprescindibles para fijar la recta marcha institucional de una entidad naval que comenzaba a formarse con independencia y libertad, constituyeron tan sólo una mínima porción del sistema normativo que se iría incrementando a medida pasara el tiempo. Ya la mente profundamente organizadora de D. Bernardo Monteagudo Cáceres había comenzado a trabajar para desenvolverse y llevar a buen término la importante misión que habíasele encomendado.

Un mes más tarde, el 24 de noviembre de 1821, el flamante Ministro de Guerra y Marina se enfrascaba en reglamentar los uniformes navales, así como en establecer la correspondencia de grados militares entre la Marina y el Ejército del Perú:

“El uniforme de la marina del estado será calzón y media blanca, casaca azul con cuello, vuelta y solapa de lo mismo, forro blanco y un galón de oro en todo el contorno del cuello solapa y bota-manga con ojales de oro en los extremos de aquel: los distintivos del grado que tengan los oficiales de marina, serán los mismos que usan los del ejército a cuya clase corresponden, con la adición de un ancla bordada en la parte inferior de la pala de la charretera, cuanto por su grado puedan usarla; los demás llevarán un ancla en el extremo del cuello al lado izquierdo”.

(*).—Ambos incisos fueron posteriormente confirmados por el artículo 148 de la Constitución y la Ley del 6 de octubre de 1822, respectivamente.

En el mismo Decreto Protectoral se establecían también los uniformes para los guardiamarinas, oficiales y tripulantes de los buques de guerra y dependencias de la marina³.

La fundación de nuestra Marina de Guerra involucró a muchos hombres y fue la suma de todos sus esfuerzos. Indudablemente pues no constituyó el patrimonio de unos pocos; pero como resultaría imposible individualizarlos con la debida amplitud en el corto espacio de esta introducción, el autor se ve obligado a referirse únicamente a los personajes más conspicuos en representación de su totalidad.

Dentro de dicho englobamiento es de justicia destacar también la labor profesional que le cupo —junto con los esfuerzos organizativos de San Martín y Monteagudo— al entonces Capitán de Navío, D. Martín Jorge Guise, quien luego de estar al frente del Arsenal pasó a ser nombrado Comandante General de la Marina; competente marino y hombre de mucha visión procuró en todo instante atraer al mayor número posible de peruanos al servicio naval. Brindando toda clase de facilidades a los padres de familia en lo que se refería a la seguridad de sus hijos, invitaba a los jóvenes a embarcarse para despertar en ellos la vocación marinera y ocuparse luego de procurarles una sólida instrucción en materias navales.

Secundaron fervorosamente a Guise en esta cruzada muchos oficiales peruanos y buen número de ingleses. Estos últimos, habiendo llegado a nuestras playas con la Expedición Libertadora, fueron los que se habían separado de la escuadra de Cochrane y alistado en la nuestra, a raíz de las profundas disensiones ocurridas entre el almirante anglo-chileno y Guise primero, para después ahondarse hasta extremos irreconciliables con su Capitán General D. José de San Martín, a raíz de las casi piráticas intervenciones de Cochrane al usurpar fondos del Estado en los buques peruanos surtos en Ancón, alegando que con dicha medida impedía una sublevación de la escuadra impaga —lo cual pudo ser muy cierto en parte— pero apropiándose ilícitamente de valores ajenos, incluyendo un excedente de más de 300.000 pesos cuya explicación y paradero final se esfumaron. Esta fue la verdad. Resumiendo pues todo lo apuntado hasta el momento, y para dar fin a esta Introducción que ha tenido y mantiene los alcances de una interpretación histórica propia acerca del proceso humano de integración de nuestra Marina de Guerra a partir del año 1821, el autor arriba a las siguientes conclusiones que pasa a enumerar:

- a) La Marina del Estado, cuyos principales fundadores fueron San Martín, Guise y Monteagudo, surgió de la española pero con un manifiesto y considerable aporte humano na-

cional mayoritario, tanto en lo concerniente a sus dotaciones, cuanto al espíritu patriótico que animaba a sus hombres: peruanos fueron los que capturaron la nave que sería nuestro primer buque de guerra, el pailebote Sacramento, el 17 de marzo de 1821 a sotavento de las costas de Máncora.

- b) La influencia española —debido al espacio cronológico de tres siglos coloniales— continuó vertebrando el proceso naval peruano, desde que también éste fue regido por la Real Ordenanza Naval hispana de 1802 merced al Decreto Protectoral del 6 de octubre de 1821, firmado por San Martín y refrendado por su Ministro de Guerra y Marina, D. Bernardo Monteagudo Cáceres.*
- c) Al proclamarse nuestra independencia de España en 1821, surgió primero la Marina Estatal que se convertiría en la Marina de Guerra Republicana en 1822, al crearse la República Peruana el 19 de diciembre en que se juraron las bases de la primera Constitución Política. En este interregno fue manifiesta la influencia inglesa dentro del medio naval, desde que, por razones obvias, se confiaron a marinos de dicha nacionalidad importantes cargos que requerían de su comprobada experiencia en asuntos de tal índole. Cabe citar aquí un grupo de los más conspicuos: Guise, Foster, Spry, Yladoy, Young, Cater, Robinson, Bell, Homand, Gull, Reeding, Price y Joseph Wickham. Este último, y con el grado de Teniente 1º de la Marina del Estado que le fue otorgado por San Martín, asumió el comando del Sacramento, primer buque de la Marina de Guerra nacional que con una dotación de 36 hombres y artillado con un cañón, poco después fue rebautizado con el nombre de Castelli, para honrar así el apellido de un ilustre patriota argentino ya fallecido que pasó a ser su epónimo.*
- d) Integrando la nómina de los marinos peruanos así como de algunos peninsulares y de otros oriundos de la América que antes se había llamado española, hubo muchos otros profesionales distinguidos o especializados en materias afines al medio naval que, con sus esfuerzos, integraron el núcleo de aquella Marina de Guerra que recién comenzaba a formarse. El autor estima que resulta de interés histórico mencionar algunos nombres y apellidos de una parte de ellos, renunciando de antemano a citarlos en su totalidad por razones obvias y sujetas al corto espacio disponible dentro de los límites de este breve artículo: José*

Boterín, Manuel Loro, José Pascual de Vivero, Carlos García de Postigo, Salvador Soyer, Juan Elcorrobarrutia, Pedro Vázquez de Velasco, Esteban Salmón, José Joaquín Basohombrio (sic), Eduardo Carrasco, Miguel Icaza, José Gabriel Palacios, Alonso San Julián, José Giral, Juan Saavedra, Manuel García y otros muchos.

Entre quienes figuraron como pilotos de diferentes rangos, cabría citar al Teniente 1º José Hurtado, Pedro José Faura, Manuel López, Juan Murcia, Domingo Salamanca, Manuel Martínez, Vicente Imaña, Toribio Cortínez, etc. Respecto de algunos Contadores de Marina surgen los nombres de Pedro Basaldúa, Ventura Araujo, José Sánchez y Francisco Antonio Oliva entre otros. Como representante de los Cirujanos de la Armada, y muy competente profesional, es de justicia apuntar el nombre de Santiago Miguel. Asimismo, y dentro del apostolado religioso con que contó inicialmente nuestra Marina de Guerra, uno de sus primeros capellanes fue Fray José Herrera⁴.

- e) Con referencia a algunos jóvenes marinos —que más tarde alcanzarían lucida figuración— no pueden dejar de citarse los nombres preclaros de Ignacio Mariátegui y Tellería, Manuel Villar y Juan José Panizo y Talamantes, como representativos de un nutrido grupo de eficientes oficiales de ese entonces que, posteriormente, tuvieron destacados papeles en la historia.

Al finalizar este resumido esbozo, el autor piensa que, a través de sus líneas, algo se ha logrado tratando de ampliar el enfoque usual referente a los orígenes y configuración humana de aquella Marina de Guerra que naciera en 1821.

Mas lo expresado resultaría incompleto y ausente de la realidad misma de otrora, si es que no se completa la visión panorámica e integral del todo y sumamos también los esfuerzos sacrificados de la pléyade de tripulantes que, patriotas, valientes e imbuidos en el mismo ideal que animaba a sus jefes y oficiales, fueron escribiendo historia día tras día sin reparar en que lo estaban haciendo.

Desde Victoriano y Andrés Cárcamo —autores de la captura del Sacramento "para la patria"— pasando por Manuel de la Trinidad, Francisco Martínez, Cipriano Morales, José María Delgado, Dionisio Crisóstomo, José Rodríguez, José del Castillo, Marcelo Montecristi, Miguel Arizaga, Manuel Landa y Gregorio Chunga o Francisco Agurto, tan sólo por mencionar a los principales, muchísimos fueron los hombres de mar que acostumbrados a luchar con

furia y a soportar toda clase de privaciones durante las prolongadas singladuras, siguieron el ejemplo de aquellos pioneros y enseñaron las peculiaridades profesionales a los novatos, ya como vigías, contramaestres, artilleros, calafates u hombres de jarcia y velamen que generalmente procedentes de nuestros puertos costeros, eran duchos en el arte de la navegación desde tiempos remotos, y multiplicaban entonces sus conocimientos para asegurar la naciente independencia de una patria cuya escuadra comenzaba a nacer para bien del Perú.

Notas a la Introducción

1. DE LA CRUZ HERMOSILLA, Emilio... *La Armada Peruana heredera de la Española*. Revista General de Marina, España. Madrid, julio de 1980.— Vide: Revista de Marina, Perú. Lima, julio-octubre de 1980. Vol. 365, N° 1-2, pp. 114-118.
2. COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES, 1821... Lima, 1831. T. I, decreto del 3 de agosto de 1821. N° 10, pp. 9-11. Imp. José Masías.
3. Ibidem, decreto del 24 de noviembre de 1821. N° 123, pp. 81-82.
4. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la... *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1974. T. V., vol. 1°, pp. 578-586, relación parcial de nombres.

Capítulo I

La Marina de Guerra del Perú Independiente: Visión sumaria de sus principales acaecimientos navales ocurridos entre el bienio de 1821-1822

NUESTRA ESCUADRA INDEPENDIENTE EN 1821

Durante los casi tres siglos que el Perú fue colonia de España no pudo contar con su propia escuadra por razones obvias, desde que dependiendo del dominio hispano no se eximiría de él hasta después de transcurrir aquellas tres centurias. Su caso fue similar al de otros países de América que se habían hallado en la misma situación desde la conquista española.

Recién, cuando San Martín proclamó nuestra libertad e independencia el 28 de julio de 1821 —y contando ya el Perú con el pailebote *Sacramento* desde el 17 de marzo en que fue capturado por los hermanos Cárcamo y un grupo de tripulantes paiteños— se le artilló con un cañón, nombrósele una dotación de treinta y seis tripulantes, otorgándosele el mando del buque al Teniente de la Marina del Estado, D. Joseph Wickham, cuyo despacho de oficial acababa de ser firmado por el Protector de las Provincias Libres del Perú y refrendado por Monteagudo.

A raíz de la "captura para la patria" que efectuaron los Cárcamo en aguas cercanas a Máncora, el *Sacramento*, única y débil nave que inició la incipiente escuadra independiente, vióse luego reforzado con otras unidades navales en forma rápida y decidida, con el fin de conformar una escuadra propia y respetable que nos acercara a obtener el dominio del mar. Aquel esfuerzo resultaba indispensable.

El propio *Sacramento* al mando de Wickham apresó, en las inmediaciones de Huacho y por contravenir disposiciones aduaneras, a la goleta *Macedonia* que se armó de inmediato con 7 cañones, dotándose la con 20 tripulantes y poniéndola bajo el mando

del Capitán John Robinson, quien tuvo como segundo a bordo al Teniente John Illadoy; meses más tarde, cuando en septiembre de 1821 se rindieron a los patriotas las fortalezas del Callao, el bergantín *Pezuela* se incorporó a nuestra escuadra y fue rebautizado como *Balcarce*. Este buque que contaba con una tripulación de 45 hombres y montaba 18 piezas de artillería, fue puesto bajo el mando del Capitán de Corbeta Carlos García del Postigo. Luego se compró en el Callao el bergantín *Guerrero* que se dotó con 60 hombres y armó con 17 cañones, cambiándosele el nombre por el de *Belgrano* y nombrándose al Capitán de Fragata Guillermo Prunier como su comandante. Dicho marino acababa de ser ascendido al grado que ostentaba.

Como ya se expresó en el tomo II de esta obra, al adquirirse por ese entonces la corbeta *Thais* por la suma de 28.000 pesos, se le rebautizó también con el nombre de *Limeña* para honrar a la capital del Perú. La mencionada nave contaba con 95 tripulantes y montaba 20 cañones. Su comandante fue inicialmente Guillermo Cater, marino inglés que había arribado al país con la Expedición Libertadora traída por San Martín y Cochrane.

Asimismo, las ex-fragatas españolas *Prueba* y *Venganza* —cuya captura tanto codició Cochrane sin poderla llevar a cabo— habiendo llegado hasta nuestras aguas a fines del año 1821 al mando de sus capitanes, Benito de la Reygada y Juan Soroa, tras de acordarse una honrosa capitulación fueron entregadas a los marinos patriotas que militaban con San Martín, rebautizándoseles casi de inmediato con los nombres de *Protector* y *Guayas*. El número de cañones que poseían era respectivamente de 44 y 34 piezas de fuego en total, mientras que sus tripulaciones sumaban 250 y 200 hombres en el mismo orden. La *Protector* tuvo como su primer comandante a John Esmond.

En cuanto a la *Guayas*, nave que quedó bajo el mando transitorio de Cater inicialmente, tuvo luego como comandante a García del Postigo quien, a su vez, fue relevado por Elcorrobarrutia en el *Balcarce* con el fin de poder ocupar su nuevo cargo. Fue entonces cuando Cater —dentro de este proceso rotativo de mandos navales— pasó a comandar la *Limeña* como ya se apuntó líneas arriba.

Para ese entonces el pailebote *Sacramento* tenía ya un nuevo nombre oficial: aparejado como goleta, se llamaba *Castelli*.

Otra nave cuyo epónimo era un alto personaje del gobierno de ese entonces fue la fragata *Monteagudo*, que hallábase reservada para depositar a su bordo a los españoles que deberían ser expulsados del Perú.

Además de todos los buques arriba citados, completaron en dicha época nuestra escuadra independiente el bergantín *Nancy*

(rebautizado luego con el nombre de *Spano*), buque que había sido capturado en faenas de contrabando y cuyo mando se le otorgó al Teniente John Illadoy, quien prestaba servicios en la *Macedonia*; el flamante *Spano* poseía una tripulación de 35 hombres y contaba con 4 cañones. Finalmente, y cerrando aquel grupo naval de tarea, debe mencionarse a la goleta *Cruz* que, comandada por Santiago Guti, además de tener una tripulación de 67 marinos montaba 17 bocas de fuego de mediano calibre.

Como dato de interés histórico respecto del primer buque que inició nuestra escuadra, esto sería decir del ya nominado como *Castelli* y aparejado como goleta (desde que originalmente fue un pailebote), el autor consigna una información del historiador naval Rosendo Melo cuya seriedad merece crédito no solamente por su reconocida sindéresis, sino también por las fuentes documentales de que dispuso —al comenzar el siglo XX— para escribir su "Historia de la Marina del Perú", el mismo que apuntó textualmente las palabras que siguen: "...el capitán Esmond salió tres años después de Iquique con la goleta *Castelli*, (a) "Sacramento" y no hubo noticia posterior suya".

Rebasando el año de 1821 e ingresando a 1822 que fueron los dos primeros de nuestra independencia, resulta quizás algo extraño el proceder que se tuvo como norma casi ininterrumpida para rebautizar los buques que, ya por captura ya por compra, fueron añadiéndose al primero que tomaron "para la patria" los hermanos Cárcamo en aguas vecinas a Máncora.

En efecto, los nombres que reemplazaron a los que originalmente llevaron grabados sus cascos, eran muy poco conocidos en el Perú y no se relacionaban directamente con su historia como sucede normalmente.

Casi sin excepciones, todos ellos recordaban ilustres apellidos argentinos de conspicua figuración en sus campañas libradas por la independencia de la República del Plata. Ninguno recordaba a precursores o héroes peruanos.

Y no era que el Perú careciese o se hubiera quedado huérfano de hombres cuyas memorias mereciesen dicho tributo aunque fuese póstumo. Exceptuando a quienes intentaron sacudir la dominación española en épocas anteriores y ciñéndonos solamente a los que actuaron durante el siglo XIX, cabría citar a los siguientes: Aguilar y Ubalde en el Cuzco (1805); Zela en Tacna (1811); Crespo y Castillo en Huánuco (1812); Paillardelle en Tacna (1813); los hermanos Angulo y Pumacahua en el Cuzco (1814-1815), con repercusiones en Ayacucho, Arequipa y el Alto Perú; Gómez Alcázar y Espejo en el Callao (1817), y por dos veces Riva Agüero: junto con el de Vega del Ren en Lima (1813-1814); luego encabezando una conspiración (1818-1820), la misma que iniciada en el

eje central de nuestra costa llegó hasta el Callejón de Huaylas, en el departamento de Ancash².

Habrían sido pues más que suficientes los probables epónimos de nuestros buques de guerra, de haberse adoptado la idea de rebautizar los barcos peruanos con apellidos oriundos del propio país.

LA DENOMINACION DE LOS BARCOS: DIGRESIONES SUBJETIVAS

Tratando de interpretar y comprender las causas de aquellas decisiones que asignaron nombres ajenos a buques nacionales, cabe detenerse aquí para efectuar una somera digresión tentativa:

Resultando manifiesta aún la influencia española sobre buena parte de los iberoamericanos —muchos de los cuales se habían educado y hasta militado en la península— el Protector San Martín quien era uno de ellos, influenciado por la presión de una "etnia" que conoció muy de cerca y llevado por su profundo sentido patriótico argentino, no solamente envió a Paroissien y a del Río hasta Europa con el fin de buscar un rey para el Perú, sino que, ligado espiritualmente con varios de sus connacionales que apoyaron su idea de concretar una Expedición Libertadora, quiso grabar sobre esos cascos navales una suerte de placentero homenaje de gratitud hacia ellos, al escogerlos como epónimos de diversas unidades que, poco a poco, fueron integrando la escuadra independiente del Perú que él, junto con su ministro D. Bernardo Monteagudo Cáceres —también argentino de origen— recién comenzaban a integrar; así pues, el conservadorismo inicial tendente a la monarquía, se convirtió en tangible agradecimiento.

¿Y qué actitud hubiera sido más adecuada que la que se tomó en aquella oportunidad? España, por su misma peculiar idiosincrasia y temperamento nacional, siempre ha sido propensa a exaltar los valores humanos de sus súbditos y de sus figuras, ya militares ya nobiliarias. En el caso particular de sus barcos de guerra —aunque no fuera un denominador común— porque tampoco se olvidaba de relevar ciudades heroicas, batallas importantes o hechos históricos, guardaba una cierta proporción de nombres individuales para hacerlos epónimos de sus mejores buques. Cuatro décadas más tarde, por ejemplo, ordenaría la construcción de seis fragatas blindadas provistas de los últimos adelantos navales conocidos en la época; ellas fueron: la *Blanca*, *Berenguela* y *Príncipe Alberto* (personajes de la realeza); la *Tetuán*, *Arapiles* y *Numancia* (las dos primeras, batallas libradas en 1860 y 1812; la última, ciudad incendiada por sus defensores el año 133 A. de C.). La *Numancia* actuó posteriormente contra el Perú durante el glorioso combate del 2 de mayo de 1866.

Así pues el autor, dentro de su propia interpretación referente a los epónimos de los primeros barcos de nuestra escuadra, se aventura a enlazar la influencia de aquella "etnia" hispana que debió asimilar San Martín durante su permanencia de años atrás en la península, con sus sentimientos patrióticos latentes y dispuestos a resaltar los probados valores humanos de quienes, colaborando estrechamente con él y respaldando su idea, contribuyeron a hacer una realidad la "Expedición Libertadora del Perú" y la consiguiente proclamación de su independencia. Esta fue una suerte de fórmula conciliatoria que satisfizo las tendencias espirituales de San Martín.

Procurando comprender aquella actitud, encontraremos quizás y más claramente expuesto el pensamiento sanmartiano al decidir que la *Sacramento*, el *Guerrero*, la *Prueba* y el *Pezuela*, se llamaran en lo sucesivo *Castelli*, *Belgrano*, *Balcarce* o *Protector*. Sabedores de la singular modestia que siempre caracterizó al libertador de Chile y el Perú, resulta especulativo mas posible y cercano a la verdad, imaginar que el último de los rebautizos citados —el de *Protector* en abierto homenaje a San Martín— debió ser iniciativa y obra de su Ministro de Guerra y Marina.

Sobre todo si se considera que careció de remilgos para nombrar como *Monteagudo* a una de nuestras fragatas de entonces.

LAS MALQUERENCIAS CONTRA EL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

D. Bernardo Monteagudo Cáceres, nuestro primer Ministro de Marina del Perú independiente, era argentino de origen pues nació en Córdoba de Tucumán allá por el año de 1787, habiendo llegado a playas peruanas junto con la Expedición Libertadora capitaneada por San Martín.

La Marina de Guerra del Perú será una eterna y fiel deudora al genio organizador de ese gran hombre, por todo lo que indudablemente le debe. Tribuno y publicista distinguido, comenzó a destacar como político e infatigable polemista en 1810, cuando los argentinos iniciaron la lucha por su independencia. El grado militar de teniente coronel que ostentó en nuestro país, le había sido otorgado simplemente poco antes de iniciarse la Expedición Libertadora del Perú y para caracterizarle en rango. Posteriormente, con fecha 3 de agosto de 1821, San Martín le nombró su Ministro de Guerra y Marina y secretario del despacho, dedicándose a partir de ese momento a obrar con la máxima energía y secundarle, así como a trabajar incansablemente en los dos ramos cuyos ministerios desempeñaba. Naturalmente aquella recargada labor unida a su proverbial energía que acabamos de mencionar, le malquistó con muchos como era de esperarse.

Desde los "galleros" —propietarios y apostadores de dichas aves de pelea— resentidos por considerarle el autor de la abolición de aquel sangriento y criollo espectáculo (decreto del 16 de febrero de 1822), pasando por los detractores del documento legislativo que él firmara declarando "que nadie nacía esclavo en el Perú", fue creciendo la cantidad de sus enemigos. A éstos había que añadirle los parientes de los españoles solteros que Monteagudo deportó tras de confiscarles sus fortunas (recordemos que previamente eran depositados en la fragata que llevaba su apellido); los familiares de otros a quienes se había aplicado todo el peso de la ley, incluyendo al que había sido cochero del Protector San Martín, Ramón Meneses, por habersele denegado su petición: el auriga había pedido, apoyándose en la costumbre establecida, los restos del primer toro lidiado en la plaza limeña al comenzar la temporada habitual.

Monteagudo rechazó de plano aquel pedido no legislado.

Así pues, "Monteagudo era el chivo emisario —apuntó Mitre— en cuya cabeza se amontonaban todos los pecados de la época. Su tirantez en el mando, que a veces rayaba en la insolencia; sus tendencias monárquicas, en pugna con la opinión; sus gustos sibaríticos que herían el sentimiento público; sus crueles persecuciones a los españoles... afectando las principales familias relacionadas con los perseguidos, y hasta sus mismas reformas adelantadas... al autorizar hasta la delación de los criados para reprimir el juego en el seno de las familias, habían creado en torno suyo una atmósfera de impopularidad y malquerencia, que no era sino el síntoma de las resistencias latentes que la generalidad de los peruanos abrigaba contra el gobierno protectoral"³.

SESGOS EN LA POLITICA NAVAL SANMARTINIANA

Mientras se iban incubando en el Perú los hechos arriba expuestos, por diversas causas de orden interno y externo la política naval que se venía siguiendo un tanto improvisadamente, experimentó algunas variaciones que pueden calificarse de importantes.

Podría decirse que, dentro de la institución misma, adoptó sin turbaciones un giro mucho más americanista —al otorgar importantes mandos al Mariscal de la Cruz y al Almirante Blanco Encalada, ambos militando en Chile siendo el último argentino— con lo que se obligó indirectamente al marino británico Guise a renunciar al alto cargo de Comandante General de nuestra Marina que venía desempeñando.

Fuera del medio naval, y teniendo en cuenta las dificultades militares que surgían al paso de los ejércitos de la Gran Colombia (integrados por este país, Venezuela, Nueva Granada y Ecua-

dor) en su lucha contra los realistas, pugna que además de combatir a las tropas españolas procuraba la anexión de otras provincias adyacentes para incrementar su territorio en el norte de la América Meridional, San Martín —ante el pedido reiterado de Sucre— envióle refuerzos peruano-argentinos para asegurar el éxito de dicha campaña.

La división que para tal fin salió del Perú, constaba de unos 1300-1500 hombres bajo el mando del coronel Andrés de Santa Cruz y combatiría a órdenes de Sucre. Traspasando la frontera se apoderó de Loja y Cuenca el 9 de febrero de 1822. De esta manera y "por primera vez —escribía Mitre— se reunieron en un mismo campo llaneros colombianos, gauchos argentinos, soldados independientes del Perú y Chile, con los de Venezuela, Nueva Granada, Quito y Panamá.

Las dos divisiones así compuestas formaban un total de 2,000 hombres. El conjunto obtuvo el triunfo de Riobamba (21 abril de 1822)"⁴.

Al mes siguiente, el 24 de mayo, la batalla de Pichincha pondría fin a la guerra mantenida al norte de la América Meridional y cuadraría —este triunfo de Sucre— el territorio de Colombia de acuerdo con el plan geográfico de su constitución.

Mientras tanto al llegar Bolívar con sus tropas a Quito el 16 de junio de 1822, las provincias de Quito, Cuenca y Loja fueron incorporadas a Colombia. Bolívar prosiguió hasta Guayaquil y se le recibió bajo arcos de triunfo el 11 de julio.

Al siguiente día los guayaquileños partidarios de su anexión a Colombia pidieron a la Municipalidad que dicho paso se diera de inmediato. El Municipio se negó porque los representantes del pueblo hallábanse convocados justamente para resolver tan delicado asunto. Fue entonces que los arriba citados se pusieron directamente en contacto con Bolívar y éste —por intermedio de su secretario — notificó a la Junta que Guayaquil quedaba bajo la protección de Colombia, por considerar como anárquico el disentimiento de opiniones habido. Basándose en lo anterior, asumió el mando político y militar mientras dejaba en libertad teóricamente a su representación para que votase en virtud de la opinión popular que dirimiría el asunto, pero no sin que, de antemano, presionara a la Junta expresándole que la anexión de Guayaquil a Colombia era un hecho incuestionable y fuera de dudas.

La Junta, ante esta velada advertencia, se dio por notificada y declaró que "cesaba desde luego en el ejercicio de sus funciones gubernativas"⁵.

Es preciso dejar constancia que Guayaquil, al declarar su independencia "poniéndose a la vez bajo la protección de las tropas de San Martín y de Bolívar a manera de estado mediatizado, se

convertiría en una manzana de discordia entre los dos libertadores”⁶.

En efecto, San Martín por su lado se preparaba a hacer lo mismo respecto de Guayaquil, al declarar que sostendría el voto mediatizado y aceptaría la decisión final.

Aquella parece ser la principal causa que impulsó al ilustre argentino a ejecutar un sesgo en su política naval internacional. Para concretarlo envió buena parte de la escuadra peruana a Guayaquil y bajo el mando de su compatriota, el Almirante Blanco Encalada, para que, con el pretexto de reembarcar a la división peruano-argentina que había enviado San Martín atendiendo la reiterada petición de Sucre, nuestros buques de guerra estuviesen presentes simultáneamente en aguas guayaquileñas junto con nuestras fuerzas terrestres dispuestas a reembarcarse.

De esta manera la presencia peruana, por su mismo peso, podría actuar como una suerte de catalizador para acelerar la libre votación de Guayaquil, en el sentido de decidir su anexión al Perú en vez de optar por integrarse a Colombia.

Mientras tanto el Libertador Bolívar —quien perseguía el mismo objeto— mantenía una idea mucho más radical como se verá más adelante. Su reconocida inteligencia y su pragmatismo le aconsejaban medidas más drásticas con referencia a la deseada integración de Guayaquil a la Gran Colombia. Ya con fecha 17 de junio de 1822 y desde Quito, había escrito una carta a San Martín en agradecimiento por la ayuda prestada por nuestras tropas; sus principales párrafos se reproducen a continuación:

“Es mi más grande satisfacción dirigir a V.E. los testimonios más sinceros de la gratitud con que el pueblo y el Gobierno de Colombia ha recibido a los beneméritos libertadores del Perú que han venido con sus armas vencedoras a prestar su poderoso auxilio en la campaña que ha libertado a tres provincias del Sur de Colombia”⁷.

Y al siguiente día condecoró a los oficiales y tropa del Ejército del Perú, “que ha traído sus armas vencedoras a contribuir a la libertad de Colombia”.

Dicha medalla —que fue impuesta a los miembros de la división peruano-argentina que enviara San Martín— llevaba en su anverso esta inscripción: “Libertador de Quito en Pichincha”; en su reverso se había grabado esta otra leyenda: “Gratitud de Colombia a la División del Perú”⁸.

Mas para Bolívar sus reconocimientos de gratitud no guardaban relación alguna con sus planes de anexión. Eran cosa distinta.



La goleta Sacramento (ex pailebote correo español), fue el primer barco armado que tuvo nuestra Marina Estatal en 1821. Su captura la efectuaron los hermanos Cárcamo y otros tripulantes, en aguas de Máncora.— Maqueta: Museo Naval del Perú, Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía.

ASPECTOS NAVALES INTERNOS: RENUNCIA DE GUISE

Casi desde el comienzo de haberse declarado nuestra independencia se habían otorgado algunos importantes mandos en tierra: el Capitán de Navío Guise fue nombrado Comandante General de Marina; Comisario de Marina era nuestro conocido, D. Salvador Soyer; Prunier actuaba como Capitán de Puerto del Callao y D. Manuel Loro se desempeñaba como Comandante del Arsenal situado en nuestro primer puerto. Todos ellos eran profesionales de reconocida competencia⁹.

A fines del año 1821, durante su mes de noviembre, apareció en la "Gaceta del Gobierno" un llamado a la juventud peruana mediante bando, para que se presentaran voluntariamente a servir en la Marina de Guerra:

"(...) en clase de Guardias Marinas, pilotos u Oficiales, se presenten en este ministerio a hacer sus solicitudes por escrito..., los padres de familia que deseen poner a sus hijos abordo (sic) de los buques del Estado, podrán hacerlo con la satisfacción de que sus esfuerzos serán cumplidos en la nueva carrera que se ofrece a los talentos y al valor".

Complementando lo anterior, y con el propósito de animar a los probables indecisos, también se añadía:

"Ya se ha mandado al Director de la Escuela Náutica, presente el plan de instrucción que haya de observarse"¹⁰.

Es preciso aclarar debidamente que, como Director de la Escuela Náutica o Academia Náutica colonial cuyas funciones se ordenó reiniciar, nombróse al ex maestro de la misma, D. Eduardo Carrasco, a quien se le ascendió al grado de Teniente Primero de la Marina del Estado con el expresado fin.

Mientras tanto el Capitán de Navío D. Martín Jorge Guise, como jefe de marina inmediato al ministro Monteaugudo, no escatimaba esfuerzos para que la institución naval comenzara a organizarse debidamente, orientando sus destinos con el orden y la adecuación que su experiencia le dictaba dentro del aspecto profesional. Su aún incompleto conocimiento del castellano frenaba un tanto el curso de sus comunicaciones con el despacho de Guerra y Marina; esta circunstancia, unida a su parquedad británica y natural sencillez de carácter, conducíale a elevar sus oficios en idioma inglés al ministro.

El autor, dentro de su personal interpretación de los hechos que examina, cree percibir que tal proceder de Guise constituía

una evidente rémora para la intensa y reconocida labor organizadora de Monteagudo. Dicho ministro, cuya diligente, ininterrumpida y feraz correspondencia procuraba abarcar hasta los mínimos detalles de las dos carteras a su cargo —los ramos de Guerra y Marina— poseía una avasalladora voluntad que, a manera de avalancha incontenible, no se detenía ante los numerosos obstáculos y oposiciones que surgían a cada instante dentro de sus quehaceres gubernamentales.

Y pese a que sus propios amanuenses no anduvieron tampoco muy ceñidos a la corrección ortográfica de los oficios que se les dictaban en castellano —como se verá líneas abajo— la abundancia de su correspondencia jamás se debilitó. Con fecha 20 de octubre de 1821, por ejemplo, dirigió al comandante Guise una comunicación escrita acerca del procedimiento a seguirse con referencia a las piezas de plata que se decomisaran, durante las repetidas inspecciones que sus oficiales efectuaban a bordo de los buques mercantes sospechosos: Se transcribe *ad litteram* el párrafo de ella que más interesa:

“Las comunicaciones de V.S. deveran (sic.) venir en lo subesivo (sic.) en idioma Español, pues siendo nesesario (sic.) pasar algunas á dibersas (sic.) perzonas (sic.) qe. no entienden el inglés se necesitaria paralisar (sic.) las prevenciones y demorar el curzo (sic.) de los negocios./ Dios, etc./ B. Monteagudo./ Sor. Comte.Gl.de Marina D. Jorge (sic.) Guise”¹¹.

El 27 de octubre de 1821 Monteagudo hizo llegar otro oficio a Guise, llamándole nuevamente la atención sobre el mismo trillado asunto. Se extracta también el acápite pertinente:

“Se ha extrañado que V.S. no me dirija sus comunicaciones oficiales como está prevenido en el Estatuto provisorio./ Dios, etc./ B. Monteagudo./ Sor. Comte. de Marina Don. M. Jorge Guise”¹².

Indudablemente que —encontrándose claramente expuesta una de las razones que en contra de Guise esgrimía Monteagudo— dicho ministro, llevado por sus ímpetus de precipitación y deseo de ejercer una acción rápida dentro de la Marina de Guerra, encontraba tropiezos que retardaban sus múltiples preocupaciones diarias en forma reiterada. Es muy posible que esta circunstancia pesara, aunque no en forma definitiva, en la balanza mental tendente a prescindir de los servicios profesionales de Guise.

Mas como era preciso dar cobertura naval a la que se llamaría “Primera campaña a Intermedios” —operación militar contra el virrey La Serna, cuyas tropas tenían su centro de operacio-

nes en el Cuzco, dominaban la línea Jauja-Puno y todo el Alto Perú— nuestra Marina de Guerra necesitaba la experiencia de Guise para emprender con éxito tales operaciones de estrecha colaboración con el ejército.

“Estaba ya en el Callao —apuntó el historiador naval Vegas García— el Contralmirante de la escuadra chilena don Manuel Blanco Encalada, llamado por San Martín para darle el mando de una División Naval que se organizaba.

Había nacido en Buenos Aires del matrimonio del Oidor Blanco Cicerón con Mercedes Encalada”¹³.

Cabe recordar que dicho ilustre marino había actuado como segundo del Almirante Cochrane, quien tuvo el mando naval de las fuerzas expedicionarias que reconocían a San Martín como su Capitán General. Al renunciar Cochrane en Chile y dejar la escuadra definitivamente, D. Manuel Blanco Encalada le reemplazó en el mando como primer almirante chileno, no obstante ser oriundo de Argentina. *

De seguro que, cuando menos para Monteagudo, la figura profesional de aquel marino —connacional y hombre de brillantísima trayectoria— constituía, en principio, una suerte de reemplazo para Guise si se hallaba un camino discreto e indirecto que desembocara en su renuncia a la Comandancia General de Marina.

El 12 de noviembre de 1821, el marino inglés recibiría la siguiente comunicación escrita y firmada por su ministro:

“H.S.: S.E. el Protector se ha servido expedir con fha. de hayer (sic.) Despacho de Director de Marina de este Estado reasumiendo las funciones de Capn. del Puerto al Mariscal de Campo del Estado de Chile D. Luys de la Cruz, lo que participo a V.S. pa. su conocimto. y a efecto de qe. cumpla las Ordenes qe. le comunicase el referido Gefe/. Dios, etc./ B. Monteagudo./Sr. Comte. de Marina”¹⁴.

El 14 de noviembre de 1821, el ministro Monteagudo envió al comandante Guise otro oficio —inexplicablemente equivocado y que se rectificó dos días más tarde— mediante el cual le comunicaba que se había conferido provisionalmente “... el mando en Gefe (sic) de los buques de la Marina del Perú al Contra Almirante de la de Chile Dn. Manuel Blanco”¹⁵.

El 16 del mismo mes, pero dirigiendo esta vez su oficio al nuevo Director de Marina, mariscal de la Cruz, enmendó su error

(*) Como se indicara líneas arriba, Blanco Encalada Cicerón había nacido en Buenos Aires el 21 de abril de 1790, según el historiador argentino Anjel Justiniano Carranza.

inicial. Le expresaba que el nombramiento arriba citado expedido a favor del Contra Almirante D. Manuel Blanco Cicerón (sic), había sido firmado para otorgarle únicamente el mando en jefe del conjunto de buques "destinados al Bloqueo de Puertos Intermedios (sic)"¹⁶.

Ambas comunicaciones —y sobre todo la sospecha de que la equivocación inicial hubiese sido deliberada— decepcionaron a Guise, precipitando su decisión de renunciar al cargo de Comandante General de Marina que ejercía. Creyó entender, muy claramente por cierto, que con esos manejos de escritorio tan ajenos a su franco carácter, sólo se estaba tratando de marginarlo y de buscar políticamente un camino para que él renunciara.

El historiador naval peruano Stiglich escribió al respecto: "Ya con esto, —se refería al primer oficio errado— Guise tenía lo suficiente para estallar. Y estalló, por medio de una queja violenta, verbal, en el Palacio de Gobierno, en Lima. Monteagudo quiso mitigar el golpe y escribió a Cruz, diciéndole —en su oficio rectificatorio— que Blanco tenía tal nombramiento en la inteligencia de comandar las naves que iban a salir a Intermedios. Guise al salir de Palacio, fue en busca inmediata de papel, pluma y tinta, y renunció"¹⁷.

COBERTURA NAVAL PARA LA PRIMERA CAMPAÑA DE INTERMEDIOS

Durante el lapso que se examina, tanto las tropas realistas del virrey La Serna que dominaban aún la sierra sureña, cuanto las del general Canterac que —imposibilitadas de caer sobre Lima debido a la estratégica posición del ejército patriota— se habían retirado hacia la sierra central, constituían para San Martín un peligro latente contra el cual era indispensable proceder lo antes posible. Con dicho fin destacó una división, que bajo el mando del general D. Domingo Tristán, procedería a iniciar la que se llamó "Primera Campaña de Intermedios".

Con la misión de prestar cobertura naval a nuestras tropas, y teniendo en cuenta las condiciones geográficas del litoral de Ica —Departamento peruano en el que se preveían los primeros contactos armados entre los ejércitos patriota y realista durante la lucha por nuestra independencia— en el Callao alistose una suerte de Grupo de Tarea bajo el mando del Contralmirante Blanco Encalada. Lo integraban inicialmente la corbeta *Limeña* que obedecía a Cater y contaba con 28 cañones, los bergantines *Belgrano* y *Balcarce* comandados por Prunier y García del Postigo, con 17 y 18 bocas de fuego respectivamente. Poco después se le añadirían el bergantín *Spano*, mandado por Illadoy y llevando 4 cañones, así como la goleta *Cruz* (ex *Proserpina*) bajo las órdenes

de Santiago Guti, nave ésta que montaba 17 piezas de artillería. La zona marítima que debía proteger era la situada entre Pisco y Cobija¹⁸.

Mientras el ejército y la marina procedían hacia el sur de Lima y el Callao, ocurrían también otros acontecimientos de diferente índole pero de suma importancia tanto para el Perú cuanto para su institución naval; San Martín, quien había buscado de por sí la concertación de una conferencia con Bolívar en Guayaquil, anunció públicamente su intención de fijar en la proyectada entrevista con el gran venezolano la suerte del continente que ambos pugnaban por independizar del dominio español, tanto dentro del orden político como del militar. Fueron sus palabras en dicha ocasión: "La causa del continente americano me lleva a realizar un designio que halaga mis más caras esperanzas. Voy a encontrar en Guayaquil al Libertador de Colombia; la enérgica terminación de la guerra que sostenemos, y la estabilidad del destino a que con rapidez se acerca la América, hacen nuestra entrevista necesaria, ya que el orden de los acontecimientos nos han constituido en alto grado responsables del éxito de esta sublime empresa"¹⁹.

Muy claramente se percibía —a través de aquellas frases— que el asunto de Guayaquil se encontraba pendiente y debía arreglarse, ya que, como se ha visto en líneas anteriores, existían intereses pendientes de ambas partes; así también, resultaba imprescindible llegar a un acuerdo acerca del plan de guerra que era necesario acordar, con el fin de obtener definitivamente la total emancipación sudamericana.

De otro lado, la presencia simultánea en Guayaquil tanto de las tropas peruano-argentinas listas a reembarcarse cuanto de la división naval al mando de Blanco Encalada, no alcanzaron el efecto que esperaba San Martín para que dicho puerto votara en favor de su anexión al Perú. Doce transportes nuestros y cuatro barcos de guerra que los custodiaban, fueron testigos flotantes de la anexión de Guayaquil a Colombia hecha por Bolívar de facto y apenas la Junta de Gobierno —ante la presión ejercida por el Libertador— declaró que cesaba en sus funciones y procedió a refugiarse en las naves peruanas.

Estas eran los transportes siguientes: fragatas *Trinidad*, *Mercedes*, *Ceres* y *Océano*, junto con los bergantines *Protector*, *O'Higgins*, *Olive Branch*, *Regencia*, *Livonia*, *Dardo*, *Pacífico* y la goleta *Olmedo*. Los buques de escolta fueron las fragatas *Guayas* (ex *Venganza*), *Protector* (homónima del transporte que era un bergantín), y, cerrando el grupo, las corbetas *Limeña* y *Alejandro*.

En lo concerniente a San Martín quien, ausente de estas noticias se aprestaba a embarcarse en el Callao, el 19 de enero de

1822 delegó mediante el correspondiente decreto "La suprema potestad directiva de los departamentos libres del Perú... sin restricción en el gran mariscal, Marqués de Torre Tagle". En el mismo documento se disponía que el juramento de obediencia al Supremo Delegado, sería prestado al día siguiente por las autoridades constituidas, generales y jefes del ejército así como miembros del consejo de estado (sic)²⁰.

El 8 de febrero San Martín se embarcó con rumbo a Guayaquil con el fin de entrevistarse con Bolívar. Durante la travesía recibió aviso de que el Libertador de Colombia no se hallaría en el citado puerto, desde que había marchado con sus tropas para continuar la campaña del Sur por Pasto. Dicha circunstancia le hizo cambiar su propósito inicial y ordenar el regreso hacia el Callao arribando al puerto el 31 de marzo de 1822.

Mientras tanto habían ocurrido en el Perú algunos acontecimientos de interés: el Congreso Constituyente que había convocado antes de partir se aprestaba para su instalación; la Expedición a Intermedios del ejército mandada por el general Domingo Tristán, había sufrido un fuerte revés, y finalmente, nuestros buques nuevamente comandados por Blanco Encalada, no llegaron a desempeñar un papel efectivo por obvias razones.

El fuerte revés al que se hizo referencia líneas arriba, se comenzó a gestar más o menos por la época en que llegó San Martín a Lima, pero, debido a las escasas y lentas comunicaciones así como lo controvertido de las noticias que llegaban a la capital, el Protector se enteró del hecho muy tardíamente. "La Serna —apuntó el historiador Zuleta— que conocía la ninguna importancia militar del General Tristán, dispuso atacarlo a la vez por el Sur y por el Este; mas aquél no quiso seguir el dictamen de su jefe de Estado Mayor, dando lugar a que, mientras se discutía, bajara rápidamente de la Sierra Canterac, lo atacara en la "Aguada de los Palos" (Hacienda de Macacona, Ica) y destrozara completamente en tres cuartos de hora una de las mejores divisiones del ejército patriota (17 de abril de 1822)"²¹.

Indudablemente pues, la derrota de Ica amenguó considerablemente su prestigio dentro del ambiente continental, disminuyendo a la vez sus inmediatas posibilidades de concertar con Bolívar la unión de ambas fuerzas militares independentistas, para organizar la ofensiva final destinada a consolidar la definitiva victoria sobre los ejércitos realistas.

Sin reintegrarse al poder supremo sobre las provincias libres del Perú —recuérdese que lo había delegado en Torre Tagle— San Martín se embarcó en la difícil tarea de reorganizar un respetable ejército, para responder a las expectativas que él mismo había creado. Mientras ejecutaba su intenso trabajo y las dificultades inhe-

rentes le asediaban por doquier, fuera de haber cambiado manifiestamente su política al dejar pendientes sus planes monárquicos y haber convocado al Congreso, dejó entrever públicamente su propósito de retirarse de la vida pública que tantas preocupaciones acarrecaba.

El ilustre argentino continuaba sin embargo ilusionado con la entrevista que sostendría en Guayaquil con Bolívar. Pensaba que si tan espontáneamente había ayudado a Colombia y a Sucre sin condiciones pactadas, se le respondería en iguales términos en pro de una causa común: la independencia total.

Así, embarcándose el 14 de julio en la *Macedonia*, arrumbó hacia Guayaquil arribando al puerto el 26 de dicho mes para iniciar su conferencia con Bolívar, entrevista que duró ese día y el 27. Se reembarcó aquella noche insatisfecho, de regreso al Callao y llegó a la capital recién el 19 de agosto. El 21 del mismo mes (a petición de Torre Tagle, quien, instándole a que reasumiese el mando que le había sido delegado y escribiéndole el día anterior en tal sentido, le había solicitado a su vez una licencia de seis meses para reparar su quebrantada salud sin dejarle oportunidad de que denegara su pedido). San Martín, ante la situación que se le planteó, fuera de concederle al Supremo Delegado el permiso que pedía, resolvió también restituirse nuevamente como Protector del Perú²².

Luego de disponer las celebraciones recordatorias de su segundo aniversario de haber arribado al Perú, que se efectuaron el 8 de septiembre en forma pomposa, el día 17 dispuso la apertura oficial de la Biblioteca Nacional que él había creado²³.

Refiriéndose a los últimos días de la permanencia de San Martín en la capital, apuntó el historiador militar peruano Zuleta lo que sigue: "A su regreso a Lima, San Martín instaló el Congreso que había convocado, presidido por el Dr. D. Francisco Javier de Luna Pizarro, después Arzobispo de Lima. Ante él se despojó San Martín de la suprema autoridad (20 de setiembre de 1822). En este mismo día se alejó para no volver más a la América"²⁴.

El buque que llevó a San Martín en aquella ocasión desde el primer puerto del Perú hasta aguas chilenas, fue el bergantín *Belgrano* que montaba 17 cañones (ex *Guerrero*).

SE DEPONE AL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

Al marchar el Protector a entrevistarse con Bolívar en Guayaquil, considerando que su poder político y militar hallábase mermado y que la salud de su Delegado Supremo, Torre Tagle, no era todo lo buena que él hubiese deseado, previendo una posible acefalía del gobierno dejó un pliego cerrado en el que se nombraba al general D. Rudecindo Alvarado, a la sazón Comandante en Jefe

del Ejército Unido, para ejercer la conservación del orden público durante su ausencia y tomar a su cargo las labores gubernamentales si las circunstancias así lo impusieran.

Un medio centenar de vecinos mal avenidos con Monteagudo —esto es decir, parte de los numerosos enemigos que tenía— apoyados muy discretamente por Riva Agüero quien alardeaba ser el representante del sentir indígena, se reunieron en Lima para acordar la caída del Ministro de Guerra y Marina tan odiado.

Dicho grupo de descontentos elevó casi simultáneamente dos diferentes peticiones por escrito dirigiéndose a las más altas autoridades:

La primera, fue presentada al Marqués de Torre Tagle como Supremo delegado. En ella se amenazaba entre líneas con una muy probable revolución popular —que se temía como espantosa— causada “por las tiránicas y arbitrarias providencias, que amenazaban al Perú con un despotismo que pretendía disponer a su antojo de la suerte del país”.

La segunda, fue elevada a la Municipalidad de Lima. En ella se solicitaba su apoyo “en vista de la opresión y despotismo que sufría, no sólo la ciudad, sino todo el Estado, por el influjo del odiado ministro”.

Más aún, no contentos con aquellas gestiones, tomaron otras actitudes prácticamente conminatorias. “Uno de los notables —escribió el historiador Mitre— fue comisionado para significar al jefe del gobierno, en nombre del pueblo, su resolución de convocar un cabildo abierto, si al terminar el día no se cumplían sus votos. La Municipalidad, presidida por Riva Agüero en su calidad de presidente del departamento de la capital, apoyó decididamente la exigencia, pidiendo la inmediata prisión del ministro. El gobierno contestó por medio de dos consejeros de Estado, que al día siguiente se tomarían en consideración las peticiones”²⁵.

Finalmente, y como el descontento popular cobró ánimos mientras la agitación crecía hasta llegar a niveles inusitados, el equipo gubernamental hizo pública su decisión de declarar que el ex ministro —quien había sido apresado por presiones de la Municipalidad para responder al juicio de residencia— permanecería en su domicilio bajo custodia.

Mientras tanto el ejército —bajo las órdenes del general Alvarado— permaneció vacilante entre el temor de recurrir a las armas para imponer el orden entregándose a una pugna que sólo quería evitar, o en respaldar la voluntad ciudadana que rugía por su libertad e independencia acabada de obtener, vetando en forma abierta el sentimiento monárquico de Monteagudo. El 29 de julio de 1822 la Municipalidad exigió al Supremo Gobierno su destierro. Así se hizo, con la sanción del ejército.

LA CONFERENCIA DE GUAYAQUIL: EPILOGO

Desde su realización y a través de mucho tiempo, durante el cual diversos historiadores han tratado de disipar pacientemente los contornos tan reservados que rodearon a dicha reunión entre San Martín y Bolívar, una aureola que le impuso su concertada privacidad ha permanecido circundándola, con cierto aire misterioso y propio, difícil de desentrañar y concretar en su "vera efigie".

Las controversias históricas surgidas a raíz de la entrevista privada de Guayaquil sostenida por el Protector del Perú y el Libertador de Colombia entre el 26 y el 27 de julio de 1822, han dado origen a diferentes libros, serios estudios, distintas polémicas y encendidos debates, derivados del celo de los especialistas dedicados al rastreo de la historia y a la búsqueda de su verdad, en pro de establecerla sin que cupiesen dudas ni quedasen resquicios para futuros comentarios, ya respecto de la posición de San Martín ya de la de Bolívar dentro del diálogo que ambos sostuvieron—sin la presencia de testigos— durante aquella memorable reunión.

Mas, como tales interrogantes que en el fondo del asunto aún persisten para los estudiosos de ciertos sectores, tampoco resultan tema obligado para los fines perseguidos en esta obra referida a la historiografía naval peruana; el autor se ocupará de ellas en su aspecto más escueto y resumido para no soslayarlas, procurando, en todo momento, sintetizar imparcialmente los aspectos principales de su propia interpretación.

En forma general, cabría así consignar algunos conceptos más o menos delineados, con el fin de distinguir tres periodos que se relacionan estrechamente con la investigación histórica llevada a cabo respecto de tan discutido asunto. Ellos estarían cronológicamente separados como sigue:

- a) Desde el año de 1822 hasta el de 1843, a través de distintas obras escritas por diversos historiadores que, contando con escasos datos sobre la Conferencia de Guayaquil pero ciñéndose a la más probable interpretación de lo acontecido, exteriorizaron sus propias opiniones al respecto.
- b) Desde 1843 —en que se publicó la obra del francés Lafond de Surcy— en la que su autor mencionaba una carta escrita el 29 de julio de 1822 por San Martín, hasta el año de 1905 en que se encuentra y publica en Bogotá la relación de la Conferencia que, en la misma fecha de la carta arriba mencionada, envió Bolívar a la Secretaría de Relaciones Exteriores de Colombia.

c) Desde 1905, hasta el siglo en que vivimos, a raíz del doble hallazgo de otras tantas relaciones de la Conferencia de Guayaquil: una dirigida por Bolívar a Sucre quien era Intendente de Quito en esa época; la segunda, remitida a Santander, Vicepresidente de Colombia a la sazón. La primera de las relaciones indicadas se halla actualmente en Quito. La segunda, en Caracas y formando parte del Archivo del Libertador que se guarda en su Casa Natal de la actual capital de Venezuela²⁶.

El historiador venezolano Vicente Lecuna en su trabajo intitolado "En Defensa de Bolívar" —publicado en el libro académico que llevó por título "Cartas Apócrifas sobre la Conferencia de Guayaquil"— sostuvo que el historiador argentino Bartolomé Mitre hizo uso de la carta sacada a luz por Lafond de Surcy en 1843, que en su concepto fue apócrifamente fraguada y atribuida a San Martín como si la hubiese escrito el 29 de julio de 1822, dándole el mismo carácter de falsificación a otra —que según Lafond dirigió San Martín a Bolívar— en 29 de agosto de 1822, y que... "Algunos historiadores argentinos, poco versados en nuestra historia, los reproducen (juicios emitidos) como piezas auténticas, cuando en honor al héroe del Sur, debían rechazarlos por sus flagrantes contradicciones y torpezas"²⁷.

Lecuna fue más lejos aún: siempre refiriéndose a Mitre, quien resulta su principal criticado, afirmó en su ya mencionado trabajo así como en el intitolado "La Entrevista de Guayaquil", y, específicamente, a la opinión de Mitre acerca de la discutida misiva del 29 de julio que publicó Lafond: "...la toma como base de la historia del Continente Sur Americano en los últimos años de la guerra de la Independencia y con ella se establece en la literatura histórica de los países del Sur el reinado del error".

¡He aquí una pugna entre opiniones bolivarianas y sanmartinianas! La del Norte es historia indiscutible. La del Sur, literatura histórica simplemente.

De otro lado, las versiones del historiador argentino Bartolomé Mitre, afincadas en las fuentes que utilizó para escribir su notable "*Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana*", plantean y aclaran diversos interrogantes harto explicativos.

El autor, antes de procurar la interpretación del hecho y llegar a su conocido epílogo, para cumplir el cometido de esta historia naval sin aislarla de otros sucesos tan importantes como la Conferencia de Guayaquil, se permite en este punto examinar la otra cara de la medalla siguiendo a Mitre: "Tuve uno de los días más felices de mi vida. El Libertador de Colombia —dijo San Martín al regresar de la entrevista— auxilia al Perú con tres de sus bravos batallones. Tributemos todos un reconocimiento al inmortal Bolívar"²⁸.

Y en su carta ya mencionada que fue enviada al ilustre caraqueño, le escribió: "Los resultados de nuestra entrevista no han sido los que me prometía para la pronta terminación de la guerra. Desgraciadamente, yo estoy íntimamente convencido de que, o no ha creído sincero mi ofrecimiento de servir bajo sus órdenes con las fuerzas de mi mando, o que mi persona le es embarazosa. Las razones que me expuso, de que su delicadeza no le permitiría jamás el mandarme, y que, aun en el caso de decidirse, estaba seguro de que el congreso de Colombia no autorizaría su separación del territorio de la república, no me han parecido bien plausibles. La primera se refuta por sí misma. En cuanto a la segunda, estoy persuadido de que, si manifestase su deseo, sería acogido con unánime aprobación, desde que se trata de finalizar en esta campaña, con su cooperación y la de su ejército, la lucha que hemos emprendido y en que estamos empeñados, y de que el honor de ponerle término refluiría sobre usted y sobre la república que preside".

"...En fin, general, mi partido está irrevocablemente tomado. He convocado el primer congreso del Perú, y al día siguiente de su instalación me embarcaré para Chile, convencido de que mi presencia es el solo obstáculo que le impide venir al Perú..."

"...No dudo de que después de mi salida del Perú, el gobierno que se establezca, reclamará su activa cooperación, y pienso que no podrá negarse a tan justa demanda".

"Le he hablado con franqueza, general; pero los sentimientos que exprime esta carta, quedarán sepultados en el más profundo silencio; si llegasen a traslucirse, los enemigos de nuestra libertad podrían prevalerse para perjudicarla, y los intrigantes y ambiciosos para soplar la discordia"²⁹.

Después de haberse detenido, muy brevemente por cierto en las anteriores digresiones referentes al tema central que se examina, el autor se toma la libertad de retrotraer el tiempo con el fin de fijar algunos acaecimientos que precedieron a la actitud definitiva tomada por San Martín.

El 3 de julio de 1822 sus ministros —puestos de acuerdo y haciendo gala de una generosidad hoy incomprensible— le obsequiaron la goleta *Macedonia* para que navegase hasta Guayaquil y realizara su propósito de entrevistarse con Bolívar. Recordemos la circunstancia de que en dicho puerto un buen número de transportes de la escuadra del Perú, que alcanzaban la docena e iban bajo la protección de cuatro unidades de guerra, estando todo el grupo a órdenes del contralmirante Blanco Encalada, se aprestaban a reembarcar las tropas peruano-argentinas que envió San Martín a Sucre y que habían combatido también en Pichincha.

Tal munificencia del gabinete ministerial, al regalar al Protector una goleta armada que iba a añadirse a la concentración naval existente en el puerto, se explica parcialmente por la singular idea de deslumbrar a Bolívar y contribuir a que la balanza del voto guayaquileño se decidiera por la anexión al Perú, en vez de integrar su territorio con el de Colombia.

Habiendo zarpado la *Macedonia* el 14 de julio, recaló en la isla de Puná e hizo sus preparativos para situarse a la entrada del golfo de Guayaquil el 26 del indicado mes. Avisado Bolívar acerca de la presencia de San Martín en aquellas aguas, precipitó sus planes y ejerciendo la consiguiente presión sobre la Junta de Gobierno guayaquileña, obtuvo que ésta declarase que cesaba en sus funciones a la par de hacer que sus miembros, por razones obvias, buscaran refugio en los buques peruanos. Este brusco giro de los acontecimientos arrancó de cuajo aquella famosa "manzana de la discordia", separándola así del probable temario que tendría la Conferencia de Guayaquil.

"Dos días antes, Lima —apuntó el historiador naval Stiglich— era un infierno. Había estallado la primera revolución. Sólo habían esperado que San Martín voltease las espaldas para estallar, en realidad, contra él, pues la caída de Monteagudo, era... , como el desprendimiento de una cabeza de un cuerpo humano. Tres puntos fueron los de la conferencia de los dos libertadores. El primero, ¿de cómo ayudaría Bolívar a San Martín? El segundo, de ¿quién dirigiría las operaciones, si el uno o el otro? El tercero, que habiéndose mandado comisionados para traer un príncipe de Europa, ¿quién, en el intervalo, había de asumir la regencia?, siendo la intención el proclamarla. Estos fueron los puntos que movió San Martín a Bolívar, quien oyó con la mayor atención los argumentos expuestos. Al primero, Bolívar le dio a entender a San Martín, que él no ayudaba; que en todo caso él actuaba solo. Al segundo, que quedaba incluido en el primero. Respecto al tercero, que era enteramente opuesto a los planes monárquicos. Como San Martín invocase consideraciones muy personales, Bolívar le abrió los ojos y le dio la noticia de que su autoridad acababa de ser minada por su base en Lima. San Martín, entonces, a las cuarenta horas se regresaba al Perú para presentar su dimisión"³⁰.

La entrevista de Guayaquil duró muy poco; habiéndose iniciado el 26 de julio se prolongó solamente hasta el 27 y, en la noche, se embarcó el Protector en la *Macedonia* para zarpar durante la madrugada del 28 con rumbo al Callao.

Mientras tanto en nuestro primer puerto se aprestaba la corbeta *Limeña* llevando a su bordo al ex ministro D. Bernardo Monteagudo Cáceres, con órdenes estrictas de conducirlo desterrado a Panamá. La salida del buque tuvo lugar el 30 de julio de 1822.

San Martín arribó al Callao recién el 19 de agosto, pero ya Riva Agüero, quien como Presidente del Cabildo de Lima había dirigido activamente el movimiento revolucionario a la par que el Marqués de Torre Tagle, se habían cuidado muy bien de que el Protector no tuviera la oportunidad de encontrarse con Montea-gudo en la capital.

Y así fue en efecto. Ya se apuntó en líneas anteriores que el 20 de septiembre de 1822 San Martín, habiendo instalado el primer Congreso que tuvo el Perú y que fue presidido por el sacerdote y brillante político, D. Francisco Javier de Luna Pizarro, quien más tarde sería nombrado Arzobispo de Lima, se despojó de la suprema autoridad que investía como Protector del Perú, embarcándose ese día en el *Belgrano* con rumbo a Valparaíso.

Entretanto —y desde que San Martín zarpara el 28 de julio de Guayaquil para el Callao— al día siguiente salieron también, del mismo puerto y con idéntico destino, tres batallones colombianos puestos bajo las órdenes del general Manuel Valdez. Eran el "Pichincha", el "Vencedor" y el "Yahuasti", que venían a engrosar al "Numancia" cuya tropa ya se encontraba en Lima al mando del general Paz del Castillo.

Nuestros transportes navales arribarían al puerto chalaco casi simultáneamente con el Protector, esto es decir el día 19 de agosto, debidamente convoyados por sus buques escolta que les daban protección.

De otro lado, un cuerpo del ejército patriota que había sido dirigido a Moyobamba para combatir un movimiento realista, alcanzó a batirlo con éxito tras de varios encuentros sucesivos, el primero de los cuales ocurrió en La Ventura el 10 de septiembre de 1822, habiendo entrado victorioso a la arriba mencionada ciudad una vez cumplida su misión.

Mientras todo esto acontecía, en nuestra capital y su primer puerto se alistaba la "Segunda Campaña de Intermedios", organizando debidamente el ejército que intervendría y alistando las naves que le prestarían cobertura, a lo largo del sector litoral cuya defensa y protección se les iba a asignar. "El ejército debería ir a órdenes de un argentino, pero había tropas de tres banderas —apuntó el historiador Stiglich— y en todas ellas, entre sí, reinaba la política. Los tres países, Argentina, Chile y Perú, estaban, efectivamente, sumidos en un mundo de mezquinos intereses. Las tropas estaban contagiadas, y algo más, San Martín había dicho que se iba del Perú, de manera que aún las tropas argentinas, como las chilenas, tiraban para su lado. En cuanto a las peruanas, basta decir que no estaban mejor pues tratándose del brote de aspiraciones y de partidos, por primera vez en el país, todo hacía esperar un fracaso"³¹.

El virrey La Serna, conocedor de lo que estaba aconteciendo en la capital, forjaba sus planes para ocuparla sabiendo que, al partir San Martín luego de instalar el Congreso Constituyente, el gobierno del Perú había quedado a cargo de una Junta Gubernativa desde el 21 de septiembre. La integraron: D. José de la Mar, el Conde de Vista Florida y D. Felipe Alvarado.

Aquella fue la epilogación inmediata de la Conferencia de Guayaquil para el caso del Perú. Su Protector, el Gran Capitán de los Andes, guardando la mayor fidelidad al silencio que personalmente se impuso respecto del diálogo sostenido con el Libertador Bolívar en la entrevista guayaquileña, decidió entregar a nuestra patria el gobierno de sus propios destinos. Si al dar por terminada la conferencia resolvió separarse del escenario sudamericano para no ser un obstáculo, o si la politizada situación que encontró en Lima actuó como un catalizador y aceleró su preconcebida idea, es imposible saberlo ni determinarlo con exactitud, desde que ambos caminos eran subjetivos por su misma naturaleza e inseparables de su voluntad.

Lo históricamente cierto fue que el día 20 de septiembre de 1822 —fecha magna en que instaló nuestro primer Congreso Constituyente— ocurrieron dos acontecimientos notables y dignos de perdurar en la memoria de los hombres:

El primero fue que, al caer la noche, zarpó del Callao el bergantín *Belgrano* con rumbo a Valparaíso llevando a su bordo al flamante Generalísimo de los Ejércitos de Mar y Tierra del Perú, D. José de San Martín Matorras, título que le acababa de adjudicar nuestro Congreso junto con una pensión vitalicia ascendente a la suma de 12,000 pesos.

El segundo, que durante esa misma noche “reunido el congreso en sesión extraordinaria, acordó que el general San Martín —fueron palabras del historiador Mitre— llevase el título de “Fundador de la libertad del Perú”, con el uso de la banda bicolor de que se había despojado y el grado de capitán general —que se le asignase la misma pensión vitalicia que a Washington—; que se le erigiese una estatua sobre una columna con inscripciones conmemorativas de sus servicios, y que, mientras tanto, se colocase su busto en la Biblioteca Nacional por él fundada; por último, que en todo tiempo se le hicieran en el territorio de la república los honores anexos al Poder Ejecutivo. Así cumplió el Perú su deuda de gratitud”³².

Además, el Congreso “votó una acción de gracias al ex Protector “como al primer soldado de la libertad, apuntó Mitre”³³.

A tenor de las relaciones de la Conferencia de Guayaquil que enviara Bolívar el 29 de julio de 1822 —documentos que constituyeron un hallazgo al comenzar el siglo XX y que ya se mencio-

narón líneas arriba— un acucioso biógrafo del Libertador, Saúl Chávez Peralta, apuntó que “El general San Martín no pidió tropas en la Conferencia, lo demuestran originales de Bolívar existentes en la Cancillería de Bogotá, en el Museo y Archivo nacional de Quito, y en la Casa Natal del Libertador”.

No obstante, y como ya se ha visto en este mismo capítulo, al día siguiente de la partida de Guayaquil del Protector en la goleta *Macedonia* con rumbo al Callao, salieron con el mismo destino y desde el mismo puerto norteño, tres batallones colombianos bajo las órdenes del General Manuel Valdez: el “Yahuasti”, el “Pichincha” y el “Vencedor”. Este envío de tropas al Perú era conocido de antemano por San Martín quien, a su arribo a nuestra patria, reconoció públicamente el auxilio que prestaría Bolívar al Perú “con tres de sus bravos batallones”; ¿fue tal refuerzo la satisfacción de un pedido sanmartiniano?; ¿constituyó una medida política urgente o una decisión que “motu proprio” adoptó el Libertador de Colombia? El autor se inclina por la última duplicación de interrogantes.

La despedida del Protector la relató así Chávez Peralta, el biógrafo de Bolívar que arriba mencionamos. Fueron palabras de dicho escritor mejicano de origen: “El Presidente de Colombia ofrece animado baile para despedir al Protector del Perú. Cuando las parejas llenan la amplitud del salón, San Martín abandona la fiesta y a Guayaquil. Bolívar lo acompaña hasta la goleta *Macedonia*, lo despide con un último abrazo y le obsequia un retrato bien logrado, presente que al poco tiempo será correspondido con par de caras pistolas y un reluciente caballo de fina rienda...³⁴(*)

(*) El retrato al que se refiere la nota era el del Libertador, general D. Simón Bolívar.

1. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1907. T. I., p. 161. Imp. Carlos F. Southwell.
2. PACHECO VELEZ, César... *La Independencia Nacional*. Lima, 1971. Conferencia: "Planteamientos Generales y trascendencia de los movimientos precursores de la Independencia en el siglo XIX", pp. 53-55.— Vide: VICUÑA MACKENNA, Benjamín... *La Revolución de la Independencia del Perú*. Lima, 1924.
3. MITRE, Bartolomé... *Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana*. Buenos Aires, 1950. T. II, p. 899.
4. *Ibidem.* Op. cit., pp. 859-865.
5. *Ibidem.*, p. 886.
6. *Idem.*
7. AROSEMENA GARLAND, Geraldo... *La ayuda del Perú al Ecuador*. Lima, 1981. Diario "El Comercio", 2 de mayo, p. 2.
8. *Idem.*
9. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929, p. 9.
10. ELIAS MURGUIA, Julio... *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*. Callao, 1962. Vol. II, p. 218.
11. *Ibidem.* Doc. N° 21, p. 188.
12. *Ibidem.* Doc. N° 38, p. 192.
13. VEGAS GARCIA, Manuel... *Loc. cit.*
14. ELIAS MURGUIA, Julio... Op. cit. Doc. N° 88, p. 207.
15. *Ibidem.* Doc. N° 91, p. 208.
16. *Ibidem.* Doc. N° 98, p. 210.
17. STIGLICH, Germán... *Crónicas de la Marina en el Perú*. Lima, 1923. Diario "La Crónica", 8 de abril. Cap. XIX, p. 12.
18. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 11.

19. MITRE, Bartolomé... Op. cit., p. 882.
20. COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES... (1821-1830). Lima, 1831. Imp. José Masías.
21. ZULETA, Celso... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920, p. 43.
22. COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES... (1821-1830). Op. cit. pp. 241-242. Doc. N° 169.
23. SOCIEDAD ACADEMICA DE ESTUDIOS AMERICANOS... *Historia General de los peruanos desde sus orígenes hasta el presente*. Lima, 1968. Sobretiro correspondiente a biografías, pp. 132-133.
24. ZULETA, Celso... Op. cit., p. 44.
25. MITRE, Bartolomé... Op. cit., p. 899.
26. LECUNA, Vicente... *La Entrevista de Guayaquil*. Caracas, 1947. pp. 4-5.
27. *Ibidem*. p. 11.
28. MITRE, Bartolomé... Op. cit., pp. 895.
29. *Ibidem*. pp. 895-896.
30. STIGLICH, Germán... Op. cit. Diario "La Crónica", 6 de mayo 1923. Cap. XXII, p. 14.
31. *Ibidem*. p. 15.
32. MITRE, Bartolomé... Op. cit. p. 905.
33. *Ibidem*. p. 904.
34. CHAVEZ PERALTA, Saúl... *Simón Bolívar*. México, D.F., 1960. p. 207.

Capítulo II

Síntesis panorámica de otros hechos. Nuestra Marina de Guerra independiente pasa a ser republicana en 1822

LA PRESENCIA PERUANA: ESFUERZOS DE SUS FUNDADORES

Finalizaba casi el año de 1821 cuando San Martín —consciente del peligro que representaban las tropas realistas afincadas en las serranías de nuestro país —decidió iniciar la “Primera Campaña de Intermedios” por tierra, ordenando lo conveniente para que nuestra Marina de Guerra prestase al ejército la cobertura naval necesaria, a lo largo del sector marítimo comprendido entre Pisco y Cobija.

La superioridad que integraba el respectivo ministerio tuvo, desde ese momento, un intenso e impostergable trabajo para alistar y poner en son de combate tanto a las dotaciones cuanto a los barcos designados, con el fin de entrenar a la gente de manera apropiada y habilitar los buques con toda clase de pertrechos, conforme la situación imperante lo exigía.

Así, el 11 de noviembre de 1821, y por primera vez en los registros administrativos de nuestra escuadra que comenzaba a formarse, se giró con tal propósito la suma de 3,000 pesos de la época, destinados al alistamiento de los bergantines *Belgrano* y *Balcarce* para que pudiesen cumplir debidamente la misión encomendada, esto sería decir, para destinarlos al bloqueo de los puertos “intermedios”¹.

Casi simultáneamente, la orden que emitiera el Ministro de Guerra y Marina precisó que deberían zarpar “a lo menos con la mitad de sus tripulaciones, compuesta de individuos del país”. Recordemos que, por aquel entonces, la parte administrativa se concentraba en el Comisario de Marina, hallándose la operativa dependiente del Comandante General de la institución..

El segundo de los citados era el Capitán de Navío D. Martín Jorge Guise, mientras que al frente del Comisariato —como perso-

na responsable de los dineros del Estado— encontrábase el Contador de Marina, D. Salvador Soyer.

Otra medida de las varias que se tomaron en el sentido de incrementar las tripulaciones de los buques con personal subalterno nuestro, emanó directamente de San Martín y fue transmitida por su Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de la Institución Naval. De texto corto pero tajante, encerraba un manifiesto propósito de ir reemplazando a los tripulantes foráneos por peruanos en forma acelerada y drástica, sin dar lugar a duda alguna acerca del procedimiento a seguir en cada caso. Rezaba así: "Me ordena S.E. el Protector prevenga á V.S. ajite con esfuerzo el enganche de individuos del País para servir en la Marina del Estado; en inteligencia de que por cada uno de estos que ingrese deve separarse a un extranjero. V.S. me abisará el resultado de esta Orden. / Dios, etc. / B. Monteagudo. / Al Comte de Marina"².

Durante un inmediato lapso fueron despachándose muchas órdenes parecidas a la Comandancia General: se le pidió a Guise remitir las listas de oficiales y empleados; el plan de señales de reconocimiento de bergantines; que cada uno de ellos llevase dos prácticos que conocieran los puertos intermedios, radas y caletas; que tanto los peruanos como los extranjeros *comiesen la misma comida*; se le reiteró la disposición referente al *enganche de la mayor parte de individuos del país en las tripulaciones así como el descargo de los extranjeros que eran reemplazados*; que informara los nombres de los oficiales médicos nombrados para integrar las dotaciones de los bergantines *Belgrano* y *Balcarce*, y, entre otras variadas disposiciones de alistamiento, se le pidió el envío de "una razón especificada de lo que falta para que salgan desde luego otros buques"³.

Indudablemente que esta acumulación de órdenes constituía una serie de mortificantes preocupaciones para Guise, además de que le colocaba en serios compromisos. En el fondo, no solamente debido a su nacionalidad inglesa sino, también, a que muchos de sus oficiales lo eran y por razones idiomáticas sobre todo preferían impartir sus instrucciones y ser comprendidos con rapidez y claridad por tripulantes que hablaban y entendían su propia lengua. La enmienda que se avizoraba retardaría mucho las maniobras y acercaría los peligros.

De otro lado, indudablemente que el deseo vehemente del Protectorado era loable y constructivo. No tan sólo porque el Perú necesitaba contar con una marina propia y resultaba lógico integrarla con gentes oriundas del país, sino que también se lograba con ello evitar las reclamaciones consulares que protegían a los extranjeros, a la par que el apoyo que naturalmente les brindaban los comandos de su misma nacionalidad cuando, como oficiales al man-

do de una división naval, centralizaban las prerrogativas demandadas por dicho cargo transitorio.

Cabe aquí colegir que Guise, no por sus convicciones personales pero sí por compañerismo con los miembros británicos de sus planas mayores, ofrecía cierta velada resistencia o comprensible tardanza en la ejecución de determinadas órdenes. Como tales disposiciones provenían de Monteagudo y muchas veces emanaban del protector mismo, aquellas dilaciones fueron infiltrándose poco a poco en el ánimo del ministro e inclinaron lentamente la balanza de sus conceptos en contra de Guise. A la larga —y como ya se ha visto— fuera de reconvenirle respecto de su correspondencia, prohibirle el uso del idioma inglés en ella y reiterarle el cumplimiento de las pautas a las que debía sujetarse en sus oficios, Monteagudo buscó políticamente una oportunidad para que aquel Comandante General de Marina presentara oficialmente su renuncia.

Pero, en su proceder y teniendo en cuenta la influencia que debieron ejercer sobre él los asesores directos con quienes se examinaban los asuntos navales, debemos recordar a dos oficiales de marina altamente calificados en su profesión y sinceros patriotas: el entonces Teniente Primero D. Eduardo Carrasco y el Alférez de Fragata D. Esteban Salmón. El primero era —como apuntó el historiador Stiglich— "... una de las figuras de más relieve que ha producido el Perú para su servicio naval... Era, además, un verdadero sabio, un organizador a toda prueba y un hombre honradísimo, en lo moral y en lo material. Secretario de Carrasco era Esteban Salmón, otro marino peruano, de antecedentes intachables, habilísimo y muy dedicado a la virtud y celo de su profesión"⁴.

La asesoría naval que buscó Monteagudo fue pues idónea y anduvo bien inspirada: *¡era nuestra Marina y nacía para el Perú!*

Como un botón de muestra, que corroborará documentalmente el celo que demostraron los fundadores de nuestra Marina de Guerra para incrementar la presencia peruana en la escuadra, así como el inmediato destino que se ordenaba dar a los extranjeros que eran reemplazados como tripulantes en los buques del Estado, el autor transcribe *ad litteram* la siguiente orden:

"Noviembre 16 de 1821.

H.S.: Los 25 Yndios del Chorrillo enganchados para el servicio de la Mariña serán distribuidos en los Bergantines *Belgrano* y *Balcañer*; y el no. igual de extranjeros, qe. se descarge pa. el ingreso de ellos, pasará por haora á la Goleta *Montesuma* pa. servir en ella o en otros buques del Estado según las ocurrencias./Dios, etc./ B. Monteagudo/. H.S. Comandante de Marina" (Sic.)⁵.

LA PRESENCIA ARGENTINA EN NUESTRA ESCUADRA: BOUCHARD, ESPORA

En los primeros años de la independencia del Perú, hubo dos distinguidos marinos —que, entre varios otros— simbolizaron y representan aún en la historia patria la presencia de la hermana república del Sur, país natal del Generalísimo San Martín.

Ellos fueron el Capitán de Navío D. Hipólito Bouchard, y el Capitán de Corbeta graduado D. Tomás Espora, hábiles y valerosos jefes que comandaron algunos de nuestros buques de guerra e hicieron magnífica labor en pro de la independencia peruana.

Cabría aquí dedicar unos brevísimos apuntes acerca de ambos distinguidos marinos, pero siempre dentro de los lineamientos de rigurosa síntesis determinada por el esquema histórico inherente a esta obra:

Hipólito Bouchard.—No era de origen argentino sino natural de Francia y nacido en Saint Tropez. Habiéndose ejercitado y familiarizado con las prácticas marinas y de navegación durante el Primer Imperio francés, se opuso, en calidad de corsario, a los cruceros ingleses que combatían los planes napoleónicos. Su espíritu atrevido y sus ansias de viajar le trajeron hasta el Río de la Plata haciéndole simpatizar de inmediato con la causa patriótica de los criollos argentinos. De marino que era, cambiábase para militar en el Cuerpo de Granaderos a Caballo allá por el año de 1812. En los campos de batalla de San Lorenzo y ostentando el grado de subteniente que le otorgara el propio San Martín, se batió como un bravo y en forma por demás heroica. Su antes citado jefe lo confirmó en su parte, después del combate arriba mencionado y que tuvo lugar dentro del área ocupada por la provincia de Santa Fe: "Una bandera que pongo en manos de V.E. la arrancó, con la vida del abanderado, el valiente oficial Hipólito Bouchard"⁶.

Sintiendo la llamada del mar en forma continua, años más tarde obtuvo una patente de corso para su barco, el *Halcón*, a raíz de lo cual se unió con el comodoro Guillermo Brown, para llevar a cabo en forma conjunta la campaña destinada a combatir el poder marítimo de España en el Pacífico durante el bienio de 1815-1816.

Terminadas dichas operaciones navales y luego del rescate de su jefe —episodio histórico que se apuntó en el tomo II de esta obra— frente al archipiélago de las Galápagos se hizo el consiguiente reparto de presas, antes de que Brown y Bouchard se separaran definitivamente. Al marino franco-argentino le correspondió la fragata *Constancia* que después rebautizó con el nombre de *La Argentina*, barco con el cual dio la vuelta al mundo y continuó hostigando a las colonias españolas de ultramar, México, Centro América etc. entre los años de 1817-1818.

Bouchard, como dueño y capitán de su propia nave, colaboró estrechamente con San Martín a raíz de la Expedición Libertadora del Perú en 1820. Después ingresó al servicio de nuestra Marina de Guerra, comandó la fragata *Prueba* (rebautizada posteriormente como *Protector*), luchando muy valerosamente por la independencia de la patria con lealtad ejemplar..., "en las contiendas de la independencia americana, —apuntó Stiglich, corroborando y ampliando— fue de los primeros. Su actuación de mano no tiene parangón en cuanto al cúmulo de servicios diversos que prestó, en la Argentina y aquí"⁷.

Habiéndose hecho ciudadano peruano y establecido una familia entre nosotros, una década más tarde nuestro gobierno le premió en 1831 con la hacienda "San Javier", durante el mandato presidencial del Mariscal D. Agustín Gamarra: "Dedicó una parte de su fortuna a la fundación de un establecimiento para la elaboración de la caña de azúcar en el Perú y allí falleció en el año 1843, en la hacienda La Buena Suerte"⁸.

Sus restos mortales fueron repatriados a mediados del siglo XX, a bordo del nuevo crucero *La Argentina*. Presidida por el Primer Ministro Cantilo, una comisión de "Granaderos de San Martín" embarcó el féretro de Hipólito Bouchard en el modernísimo buque —recordemos que el valeroso marino había sido también oficial de granaderos en 1812— mientras los demás integrantes del séquito que vino hasta el Callao acompañando a su ministro escuchaban con reverente emoción el Himno Nacional de Argentina, y nuestros efectivos navales le rendían los honores fúnebres correspondientes a su rango militar.

El escenario solemne y emotivo que enmarcó dicha ceremonia fue el entonces Arsenal Naval denominado posteriormente Base Naval del Callao, habiendo presidido la comisión peruana que entregó oficialmente los restos mortales de Bouchard, el General de Brigada E.P. Felipe de la Barra, en su calidad de Presidente del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú.

Tomás Espora Ugarte.—Nacido en Buenos Aires el 19 de septiembre de 1800, del matrimonio de D. Domingo Espora y Dña. Tomasa Ugarte, vendría a convertirse más tarde —y pasadas dos décadas— en uno de los oficiales argentinos fundadores de la Marina de Guerra del Perú. Asociado de la Orden del Sol creada por San Martín, fue simultáneamente, Capitán de Corbeta tanto de la Armada Argentina cuanto de la Armada del Perú.

Este último grado se le otorgó el 14 de junio de 1822. En tal fecha hallábase todavía a cargo del gobierno peruano D. José Bernardo de Tagle y Portocarrero, nombrado por San Martín Supremo Delegado del Perú. En atención a los méritos y servicios prestados por Espora —quien a la sazón era Teniente 1º de la Marina

de las Provincias Unidas del Río de la Plata— el de Tagle le nombró Capitán de Corbeta, graduado de la Armada del Perú, refrendándolo en dicho rango el entonces Ministro de Guerra y Marina, Coronel D. Tomás Guido, quien había reemplazado a Monteagudo a raíz de su destierro a Panamá.

Cabe apuntar que Espora, pocos años más tarde, ascendería en su patria al mismo grado que le había conferido la nuestra anticipadamente y como un reconocimiento a su noble entrega en pro de la independencia peruana. En efecto, este marino argentino había venido junto con la Expedición Libertadora bajo el mando superior de San Martín y directo de Cochrane, ejerciendo el cargo de Segundo Comandante de una de las 14 naves que integraban el convoy que había zarpado de Valparaíso el 20 de agosto de 1820.

Dicho barco era, por singular coincidencia, la fragata *Peruana* de 350 toneladas que, al igual del resto de todas las unidades expedicionarias que llegaron a nuestras playas en aquel entonces, recaló primero en Coquimbo antes de desembarcar hombres, armas y pertrechos en Pisco (Paracas, hoy Bahía de la Independencia) para luego proseguir su viaje hasta Ancón.

El historiador naval argentino contemporáneo, Capitán de Fragata Héctor Ratto, apuntó que "Espora una vez desembarazada la escuadra de las tropas del ejército, debió hacerse cargo del *Spano* (ex bergantín *Nancy*) y permanecer en el bloqueo al Callao —a que alude Carranza— a las órdenes de lord Cochrane"⁹.

A partir del mes de junio de 1822, Tomás Espora estuvo embarcado en la fragata *Prueba* —que se rebautizó como *Protector*— y en la *Limeña* (antes *Thays*); ambos buques integraron la división que mandaron Foster y Blanco Encalada sucesivamente. Se desempeñó durante este período como Ayudante de la Escuadra hasta comenzar el año de 1824, pasando de consiguiente a servir también en la época del Libertador Bolívar. El Capitán de Navío de nuestra Marina, Roberto Foster, le había extendido un certificado honroso dando cuenta que "había desempeñado con honor varias comisiones" durante el primer bloqueo del Callao¹⁰.

Después de la batalla de Ayacucho, Espora regresó a Valparaíso el año de 1825, siguiendo después viaje a Buenos Aires para ofrecer sus servicios en la campaña naval que se preparaba contra Brasil y que parecía inminente.

Al retornar a su patria, el comandante Espora de la Armada del Perú, era aún Teniente 1º de la de su país. Ostentaba en su pecho la condecoración con el mote: "Fui de la escuadra libertadora" que le otorgó San Martín, siendo también —como ya se ha visto líneas arriba— socio fundador de la Orden del Sol creada por el Protector del Perú.

LAS CAPTURAS E INCORPORACION DE BARCOS REALISTAS

Al comenzar el año de 1822, se produjeron tres hechos de mucha importancia para el incremento de la Escuadra Independiente del Perú: el primero, lo constituyó la captura en aguas de Arica de la fragata realista *Rosa Calsá* procedente de Chiloé; los otros dos —que se esbozaron muy someramente con anterioridad— pero que se ampliarán ahora, fueron la incorporación de las fragatas de guerra españolas *Prueba* y *Venganza* a nuestras fuerzas navales, barcos que tras de una honrosa capitulación que se concertó en Guayaquil, procedieron con rumbo al Callao para efectuar el respectivo cambio de pabellón.

Al rayar el alba del 8 de enero de 1822, los bergantines peruanos *Belgrano* y *Balcarce* que bajo el mando superior del Contralmirante Blanco Encalada vigilaban estrechamente los puertos intermedios entre Pisco y Cobija, avistaron en las aguas de Arica las velas de un buque sospechoso que procedente del Sur, cambiaba bruscamente de vuelta como si tratase de eludir cualquier intento de persecución. Al verificar la maniobra inusitada que efectuaba, los nuestros emprendieron su caza de inmediato hasta que llegaron a abordarlo a las 10.30 a.m., sin tener necesidad de emplear su artillería ni derramar sangre alguna.

Así fue como pudieron comprobar que era la fragata mercante española *Rosa Calsá* que navegaba desde Chiloé con destino a Arica, trayendo la misión específica de recoger 60,000 pesos y armamento diverso para la guarnición sureña de los realistas, a la par de embarcar tropas de refuerzo para una campaña en Chile que propiciaba desde aquí el virrey La Serna, en favor de la causa de la Corona de España. Todos los elementos tan someramente indicados hallábanse listos en Arica.

Chiloé era por aquel entonces una gobernación que dependía política, militar y económicamente del Perú, manteniendo un intercambio comercial continuo con el virreinato de Lima. En esta ocasión —y debido al estado de beligerancia entre realistas y patriotas— tal captura tomaba un giro distinto; permitía que los últimos se apoderasen de aquella fragata en calidad de “buena presa”, para luego iniciar el respectivo expediente legal y confirmar —previo envío de las correspondientes pruebas— la justificación o rechazo del calificativo que le habían dado en vista de las circunstancias comprobadas a su bordo.

El Contralmirante Blanco Encalada remitió dicho buque al Callao con la custodia acostumbrada, pero se olvidó de mandar los documentos que avalaban su actitud de considerarlo como una propiedad enemiga. En nuestro primer puerto se verificó que tenía cuatro años de construido y podía armarse en son de guerra.



Capitán de Navío Hipólito Bouchard.— Francés de origen. Fue granadero y luego corsario (contra España) en la Argentina. Colaboró con San Martín en la Expedición Libertadora del Perú. Asimilado a nuestra Marina de Guerra, se hizo ciudadano peruano y luchó por la independencia.— Medalla conmemorativa. Colección del autor.

Cursados los mensajes correspondientes para que Blanco Encalada corrigiese la involuntaria omisión, dicho jefe naval envió las constancias escritas que se requerían para que el Estado tomase conocimiento del caso, procediendo a juzgarlo en conformidad con los trámites legales pertinentes.

“El 13 de febrero —escribió el historiador naval Stiglich— se dio el fallo por el tribunal, declarándola definitivamente buena presa. La Serna había perdido por consiguiente, la oportunidad de mandar dinero, la munición y los fusiles que se pedía desde Chiloé, para iniciar una nueva campaña realista en Chile. San Martín designó para mandar este buque al Capitán de Fragata peruano don José María García, “que había sido desde el Virreinato uno de los marinos de más crédito en estos mares”. El Ministro, en cambio quiso que el Comandante fuese Carter, simpatiquísimo y bravo marino inglés, que era de gran carácter y muy distinguido. Al Perú le prestó valiosísimos servicios en los años que estuvo entre nosotros. . . El Ministro se cobró el desaire de su recomendado dándole a la *Rosa Calsá* el nombre de *Presidenta*. Terminada la recorrida y el armamento, bien provisto el buque, fue efectivamente despachado a engrosar la flota de Blanco Encalada en el bloqueo de Intermedios, ya con la bandera peruana”¹¹.

Como una digresión marginal o esencialmente interpretativa, y, ¿por qué no decirlo?: estrictamente subjetiva del autor acerca de la actitud tomada por el Ministro de Guerra y Marina, cabe suponer que aquella reacción de desquite ejercida por Monteagudo —quien aún se hallaba al frente del citado despacho— constituyó una suerte de revancha mediante la cual, fuera de soslayar su conocida tendencia monárquica, trató abiertamente de herir las mismas inclinaciones que había compartido con San Martín, en la persona de éste, desde que ambos siempre sostuvieron la conveniencia de buscar, en Europa, un rey que no fuese español para el Perú. Su despecho ante el nombramiento del Comandante García en lugar de Carter como él hubiese querido, se tradujo y reflejó en el rebautizo de la fragata *Rosa Calsá* a la que burlescamente nominó como *Presidenta*.

Y dicho sustantivo —femenino por ser una fragata— hallábase dirigido a quienes, sin conservadorismo, abogaban porque el Perú no fuese una monarquía sino una república.

Sin duda alguna, el año de 1822 resultó afortunado en lo relativo al incremento de nuestra escuadra desde su comienzo. Más o menos por la misma época en que se capturaba frente a Arica la fragata varias veces nombrada líneas arriba, el 16 de enero se firmaba en Guayaquil todo lo referente a las capitulaciones que cedían al Perú las fragatas españolas de guerra *Prueba*, *Venganza* así como la corbeta *Alejandro*. La incorporación de tan valiosos buques a nuestra naciente fuerza naval, alcanzaron el más completo de los éxitos

gracias a las hábiles negociaciones de Salazar, el delegado que representó los intereses nacionales peruanos.

En las capitulaciones indicadas hubo que ceder bastante y proceder con mucha cautela. Tales convenios fueron en el fondo más una suerte de compra —por los dineros desembolsados— que una rendición de aquellos barcos. De un lado, los marinos españoles atravesaban por una angustiosa situación; navegando en aguas hostiles, carentes casi de víveres y sin poder hacer aguada que necesitaban renovar por hallarse semipútrida; del otro, tanto los adeudos de sueldos y gratificaciones que se les debían desde su zarpe de la península cuanto la manifiesta futilidad de empeñarse en lucha contra una causa que cada día se acercaba más al pináculo de su triunfo, les fueron convenciendo de que lo más aconsejable era capitular.

Desde el punto de vista de la negociación que se les propuso, la oferta fue sagaz, generosa y muy digna de tenerse en cuenta: se les pagaría —a todas sus dotaciones, sin omisión alguna— todo cuanto les debía la Armada de España, incluyendo diversas gratificaciones ganadas por distintos conceptos. Fuera de lo expresado, se convino en Guayaquil que los tres barcos navegarían hacia el Callao bajo el mando de sus propios comandantes y oficialidad, sin exclusión de ninguno de los tripulantes; esto era decir, con el íntegro de sus dotaciones originales hasta arribar al puerto de destino.

Una vez en él, cambiarían de pabellón izando el de nuestra patria, pudiendo, tanto los miembros de su plana mayor como sus tripulantes, quedarse en el país si así lo deseaban.

Cuando todo esto se concretaba y llegaba a feliz término en Guayaquil —cosa que ocurrió definitivamente el 19 de enero de 1822— las naves españolas alistaron inmediatamente su zarpe.

EL REGRESO DE COCHRANE: SU FRUSTRACION Y REACCIONES

El Vicealmirante Cochrane, luego de su tenaz mas infructuosa búsqueda de las fragatas realistas por los mares de Colombia, Centroamérica, México y el respectivo tornaviaje de regreso, arribó a Guayaquil en los primeros meses del año 1822. Habiendo llegado a este último puerto en marzo, se encontró con la inesperada noticia referente a la capitulación de la *Prueba* y la *Venganza* así como de la corbeta *Alejandro*, obtenida en buena parte gracias a las inteligentes gestiones de nuestro representante diplomático, D. Francisco Salazar. Supo de esta manera que habiéndose firmado el respectivo documento en Guayaquil, al concluirse y aceptarse por ambas partes todos los detalles finales el 15 de febrero, dicho convenio había sido ratificado dentro de las siguientes 24 horas¹².

Aquella nueva mortificó profundamente al marino anglo-chileno. De todos era conocida su persistente búsqueda para capturarlas,

sin que hubiesen constituido trabas para ello ni las considerables distancias que tuvieron que navegar sus barcos ni el tiempo empleado. El viejo lobo de mar, de haber podido coronar exitosamente sus sueños rindiéndolas a cañonazos en cualquier parte del océano circundante, habría acabado con el poder naval español en el Pacífico durante la época que se examina.

Pero el destino le jugó una mala pasada que, en verdad y con justicia, no merecía; sobre todo si se tiene en cuenta no solamente su reconocida competencia profesional y su tenacidad, sino también su valor y audacia indiscutibles, méritos que le hicieron pasar a la historia como uno de los más competentes marinos de todos los tiempos —distinguiéndole, dentro del ámbito mundial inclusive— en su calidad de protagonista de diversas proezas navales dignas de admiración y elogio.

La furia que despertó en el fogoso temperamento de Cochrane dicha capitulación, si bien no pudo contenerse y se desbordó a su llegada en demanda de sus derechos sobre dichas naves, alegando que las había perseguido incansablemente y que por temor a él se habían rendido, posteriormente volvió a sus cauces y el vicealmirante reconoció que tanto la *Prueba* como la *Venganza* y la corbeta *Alejandro* eran ya barcos que pertenecían a la Armada del Perú con títulos inobjektivos.

Pudo sí rebelarse contra las injusticias del destino, pero no lo hizo. Sus fuerzas navales eran superiores a las nuestras y capaces de destruirlas; sus dotaciones más acostumbradas a la lucha en el mar y, teniendo en cuenta la impetuosidad de su carácter así como la ruptura establecida entre él y San Martín, hubiese podido tanto, o sacar las fragatas realistas de Guayaquil cuanto tomarse la revancha atacando nuestra escuadra. Sin embargo, la liberación de presiones existentes dentro del bullente caldero de su personalidad tomó otro giro, repartiéndose entre su conciencia y sus naturales impulsos como ya se verá.

El 31 de marzo de 1822 arribó la *Prueba* al Callao, desembarcó a su dotación y la hizo alojarse en tierra, con todas las consideraciones y comodidades que se habían pactado en Guayaquil. Enarbola-do el pabellón peruano, se rebautizó al buque con el nuevo nombre de *Protector*. Era una hermosísima fragata construida en el Ferrol, armada con 40 cañones de 24 libras. El capitán de Fragata John Esmond fue su primer comandante¹³.

Cochrane, que venía tras de ella con sus fuerzas navales, llegó a la isla San Lorenzo el 25 de abril. Como se apuntó líneas arriba, exigió de inmediato su entrega pero ésta le fue negada, procediéndose a resguardar la nave al ponerla bajo el abrigo del fuerte San Miguel.

“La cólera del Almirante —escribió Vegas García— ya no tuvo

límites. Pocos días después, al entrar la *Moctezuma* (*Montezuma*), se apoderó de ella arrió su pabellón y echó la tripulación a tierra porque el buque había pertenecido a la escuadra de Chile¹⁴.

Esta reacción de Cochrane liberó en parte la incontenible urgencia de descargar su contenida y sofrenada cólera. Durante muchas oportunidades de año 1821, él habíale prestado a San Martín dicha goleta para que efectuara cortos recorridos y despachara su correspondencia desde su bordo. Cuando se capturó el pailebote-correo *Sacramento* y fue entregado en Supe "para la patria" por los hermanos Cárcamo, casi de inmediato pasó a reemplazar a la goleta *Montezuma* y ésta fue devuelta a Cochrane. Rebautizado aquel barquito como *Castelli*, en más de una ocasión Cochrane se refirió a la nave y a la insignia que enarbolaba, llamando al barco que estaba usando su Capitán General de ese entonces, D. José de San Martín: "el yate del Protector".

Ocurrido aquel acto violento —el de capturar a la *Montezuma*— Cochrane se sintió más liberado. Comprendía perfectamente que su ex-Capitán General, San Martín, debía encontrarse sumamente preocupado por su presencia en el Callao, desde que, teniendo en cuenta el poder de la escuadra del vicealmirante y los próximos arribos de la *Venganza* y la *Alejandro*, mucho temía que el marino anglo-chileno, en uno de sus impredecibles arranques, se lanzara sobre los barcos antes mencionados que tantos esfuerzos habían costado a los fundadores de la marina patriota.

Yendo más allá aún, y considerando que nuestra escuadra en formación y bajo el mando de Blanco Encalada era mucho más débil que la suya, el Protector, conociendo de cerca las facetas temperamentales del carácter de Cochrane, no omitía tampoco el peligro de que éste último llevara a cabo un ataque contra nuestras naves de guerra y las dañara irremisiblemente o las echase a pique.

Todo ello era posible, pero felizmente no ocurrió. El fogoso marino (escocés de origen), conocía ampliamente la actuación y esforzada conducta de muchos de sus colegas peruanos y de sus compatriotas en la lucha por su independencia. Sus actitudes belicosas, pues, no irían contra ellos directamente, sino contra San Martín y su ministro Monteagudo quienes, después de haberse negado a satisfacer el pago que se adeudaba a las dotaciones de sus barcos, por la circunstancia de no tener un compromiso establecido con la escuadra chilena para hacerlo —respuesta que le impulsó a apoderarse de la plata a bordo del *Sacramento*— le habían hecho notorios desplantes; entre ellos, el de comunicarle que ya no necesitaban la colaboración de sus fuerzas navales, y, lo que fue peor, asumiendo la actitud de conminarle a retirarse de nuestras aguas con sus buques.

"Desde que él conoció en 1819 personas peruanas —apuntó Stiglich— de la talla de Remigio Silva (quien ayudó plenamente y en

todo sentido a sus naves, un año antes de venir la Expedición Libertadora a nuestro país), de Requena, de Reyes, de Vidal, de Elcorrobarrutia, de Boterín y de tantos otros, se formó la idea más feliz de nosotros"¹⁵.

El revanchismo de Cochrane, -cuando verificó que la capitulación de los buques españoles era un hecho consumado y beneficioso para la causa del Perú, se concretó pues a la intimidación que produjo su corta estadía en el Callao, su fallida reclamación del derecho que pretendía tener sobre las naves españolas por haberlas perseguido sin descanso, la apropiación *manu militari* de la goleta *Montezuma*, y, finalmente, a efectuar una suerte de sarcasmo marinero burlón y sin precedentes, demostrando con él que aún no había perdido el tan específico sentido del buen humor británico.

Para lo último, ordenó la confección de un enorme gallardetón de color blanco que mandó izar al tope en su buque insignia, asegurándose primero acerca de la inscripción pintada sobre dicha bandera en correcto castellano. Su texto rezaba así:

"SE ENGANCHA GENTE; AQUI SE PAGA CON PUNTUALIDAD"¹⁶.

Aquella burla sarcástica —que como se verá más adelante, tuvo algunas consecuencias sobre la disciplina dentro de la escuadra patriota— aludía directamente a la actitud mantenida por San Martín al negarse a satisfacer los pagos atrasados de la escuadra de Cochrane, pretendiendo a la vez justificar la prepotencia de que éste hizo gala durante el saqueo de la plata depositada a bordo del *Sacramento*.

BROTOS DE INDISCIPLINA EN NUESTRA ESCUADRA

Indudablemente que el brevísimo resumen hecho redactar por Cochrane en aquel gallardetón exhibido en son de burla, retrataba, muy fielmente por cierto, la realidad que por esos tiempos se vivía en la marina. De un lado, el mal ejemplo que a sabiendas daba un almirante; del otro, la falencia económica del erario que no permitía satisfacer a tiempo las pagas que tanto necesitaban los marinos.

En el fondo, y como una suerte de amplísimo telón común a todos los protagonistas de aquella época histórica, comenzaba a descorrerse la pesada cortina y permitía aisladamente observar uno a uno a los diversos personajes en escena: preocupados en su mayoría por un desconcierto inherente a la verticalidad del mando, e igualmente, descontentos respecto del marcado retraso en la recaudación de fondos para el abono puntual, serio y oportuno de sus haberes en la escuadra. Estas eran, sin duda, sus más connotadas

preocupaciones del momento. Las restantes podían considerarse secundarias, pese a que también concurrían a la desmoralización de las dotaciones de nuestros buques. Los resultados de tan inestable situación no tardarían en presentarse, como veremos a continuación.

Apenas firmada la capitulación y antes de efectuarse la entrega en el Callao de los ex-barcos españoles anclados en Guayaquil, tanto a bordo de la fragata *Prueba* cuanto de la corbeta *Alejandro* ocurrieron sendas sublevaciones que retrasaron su arribada al Callao.

Tales actos de indisciplina no llegaron ni pudieron ser castigados como correspondía. . . , "porque —tal como apuntó el historiador Paz Soldán— eran consecuencia necesaria del inmediato ejemplo de desmoralización dado por sus jefes, así es que cuando pasaron al Callao, nada se hizo ni podía hacerse atendidas las circunstancias"¹⁷.

Meses más tarde se produjo un motín similar en la *Montezuma*, el que fue debelado gracias a la energía de su Comandante, quien una vez en el control de la situación, hizo fusilar. . . , "a tres de los cabecillas; y aunque de pronto se apagó la llama, el descontento se hacía sentir"¹⁸.

El 7 de abril de 1822 —escribió Rosendo Melo— ocurrió otro motín en la fragata *Protector* pese a la conservación y cuidados que se le dispensaban. Debe tenerse en cuenta que dicho barco había sido la misma *Prueba* citada más arriba, que rebautizada después de incorporarse a nuestra escuadra recibió el nombre de *Protector*, haciéndose lo mismo con la *Venganza* que se denominó *Guayas* en lo sucesivo¹⁹.

Casi al finalizar el año de 1822, en el mes de diciembre, también tuvieron lugar sendos motines tanto a bordo de la *Limeña* cuanto del *Belgrano*, levantamientos de sus tripulaciones que tenían las mismas causas que los anteriormente citados.

El historiador peruano José A. de la Puente y Candamo hace mención a una referencia consignada por D. José Medina en su libro "La Imprenta de Lima" T. IV en el que en hoja impresa solamente por un lado y sin fecha, se consignan unas frases del entonces Capitán de Navío Guise (recién ascendido a Contralmirante en 1823, según documento autógrafo existente en el Museo Naval del Perú), suerte de reproche que rezaba así:

"Marineros: Por la primera vez desde que empezó la lucha por la libertad de la América del Sud, Vosotros que habéis servido bajo sus banderas con tanta fidelidad y honor, ahora habéis echado un borrón sobre el nombre bueno que hace a nuestros Paisanos tan estimados en todas partes del mundo"²⁰.

LA ENTREGA DE LA FRAGATA PRUEBA: SU REBAUTIZO

El 1° de abril de 1822 entraría al puerto del Callao la fragata *Prueba*, para alistar todo lo concerniente a su entrega al Perú y el consiguiente cambio de su pabellón. No obstante ser su comandante titular el Capitán de Navío de la Real Armada de España, D. José Villegas, por haberse quedado éste en Guayaquil, arribó a aguas chalacas bajo el mando del Capitán de Fragata D. Benito de la Reygada, con instrucciones específicas para cumplir aquel trascendental e inusitado acto ya convenido entre ambas partes.

Las principales características de aquella fragata, que iba a convertirse en el buque más poderoso de nuestra flamante escuadra, eran las siguientes: su eslora medía 170 pies (de Burgos), de los cuales 154 y 7 pulgadas constituían la longitud de su quilla; la manga medía 45 pies y el puntal alcanzaba a los 21 con 7.5 pulgadas. Traía 800 quintales de lastre en fierro y 3,300 en piedra, para procurarle una mayor estabilidad y disminuir la altura del metacentro, siendo su tonelaje de 1,563. Su armamento mayor consistía de 28 cañones de 24 y 12 obuses también de 24 montados tanto en el castillo (proa) cuanto en el alcázar (a popa), artillería pesada que lo individualizaba como un buque construido para batirse a distancias mayores y a fuego de cañón. "El Comandante Reygada no entró al Callao y fondeó, sino que se mantuvo al paio frente al Callao, lejos de los tiros de los Castillos"²¹.

Ordenando que se arriase una elegante falúa bien tripulada, el jefe antes citado dirigióse a tierra y procedió hasta Magdalena para entrevistarse con San Martín, en la gran casona que, llamada "Palacio" por aquel entonces, hogaño (1981) sirve como local del "Museo Nacional de Historia". Allí se acordó todo lo pertinente al renglón económico pendiente: San Martín firmó los ajustamientos por dieciséis y medio sueldos mensuales que se adeudaban a la dotación (habían recibido previamente en Guayaquil un sueldo y medio), las plazas reducidas que trajo sumaban 160 hombres siendo su dotación completa de 350. La cantidad que era necesario abonar por tales devengados ascendió a los 33,066 pesos, que el Comandante Reygada quiso asegurar en forma práctica, antes de efectuar la entrega oficial de su buque. Después de agradecer respetuosamente a San Martín, se dirigió a caballo hasta el Callao, conferenció allí con el Director General de Marina, Mariscal de la Cruz, y luego de tres horas que duró dicha entrevista, quedaron arreglados todos los detalles referentes a la entrega oficial de la fragata española *Prueba* que pasaría a convertirse en unidad naval de los patriotas bajo el nombre de *Protector*. Terminado aquel diálogo, Reygada volvió a su barco acompañado del marino patriota D. Manuel Loro, quien tenía

instrucciones precisas de asesorar la entrada del buque al puerto, de manera que quedase bajo el control de los fuegos de las fortalezas artilladas del Callao a guisa de precaución. Como ya se apuntó líneas arriba, dicha maniobra fue impecablemente ejecutada apenas se presentaron las primeras brisas matutinas del 1º de abril de 1822. "A las 9 de la mañana la *Prueba* estaba dando fondo bajo los fuertes"²².

Como por corrección militar y teniendo en cuenta su rango de comandante de la nave, Reygada— en su conversación con San Martín en la Magdalena— habiase referido de primera intención a la urgencia de abonar sus sueldos a los tripulantes, una vez anclada la fragata volvió a desembarcar para otra entrevista con San Martín. En esta ocasión se trató de los devengados que se adeudaban a los jefes y oficiales, ascendentes a 16,342 pesos y 6 reales, fuera de sus propios haberes que sumaban 24,187 pesos y el valor de los rifles y otras armas portátiles, víveres consumidos en la travesía, etc., que eran cosa aparte y que fueron abonados en su integridad pero recién el día 3 de abril a causa de los apuros del erario.

La reducida oficialidad que había traído la fragata hasta el Callao, estuvo integrada —además de su comandante— por el teniente D. Joaquín Rivera, el alférez de fragata D. Juan Antonio Martín, el R.P. capellán D. Angel Toca, el tercer piloto D. Esteban Alvarez y el alférez de la guarnición militar, D. Eustaquio Peña entre otros.

A la fragata *Prueba*, después del desembarco de su tripulación española, se le comenzó a dotar con gente de mar escogida entre los oficiales de mar y marineros que teníamos por ese entonces. Por orden del Ministro de Guerra y Marina, D. Tomás Guido, se le cambió ese mismo día de nombre pintándosele en popa el de *Protector*, izándose de inmediato un hermoso pabellón peruano, todo de seda, con el Sol primorosamente bordado y con un diámetro de 3/4 de vara. Dicho emblema medía 10 varas de largo y 5 de ancho.

COCHRANE: ULTIMAS FACETAS DE UNA PERSONALIDAD HISTORICA

Si retornamos a aquel 25 de abril de 1822, fecha en que Cochrane se puso a la vista del Callao y ordenó que sus naves fondearan frente a la isla de San Lorenzo —ansioso de no perder el barlovento si el caso llegaba— amenazando a la vez al puerto, al tenerlo bajo la mira de sus cañones que hacían sospechar la posibilidad de una actitud hostil, resulta fácil interpretar la zozobra que su actitud despertó en el seno del gobierno del Protector.

San Martín y su Ministro de Guerra y Marina, el coronel D. Tomás Guido, tomaron inmediatas precauciones luego de llegar a caballo desde la Magdalena. Ya se ha visto con anterioridad cual fue



Tomás Espora Ugarte.— Marino argentino y fundador de nuestra Armada. Siendo Teniente 1º en la suya, fue ascendido a Capitán de Corbeta (Graduado) en la del Perú, pasando a ostentar simultáneamente, ambos grados. Colaboró lealmente en la lucha por la independencia peruana.— Tomás Espora (biografía), editada por el Centro Naval, Buenos Aires, por el Capitán de Fragata A.R.A., Héctor Ratto, 1935.

la principal: situar a la *Protector* (ex-*Prueba*) bajo el amparo de los fuertes chalacos. Adicionalmente se le impartieron órdenes a su comandante, John Esmond, para proteger la futura entrada de la *Venganza* (que posteriormente se llamaría *Guayas*) y del *Alejandro*, cuyas arribadas se esperaban de un momento a otro. Si Cochrane navegaba hacia ellos, la nueva fragata peruana debería zarpar para defenderlos y apoyar su entrada. A mayor abundamiento, se hizo maniobrar al *Spano* (ex-*Nancy*) para que se ubicase a popa de la *Protector* como una suerte de precaución. Guido había también arreglado previamente que diversos buques mercantes fondearan circunvalando a la *Protector* y, sin interrumpir su probable salida, dificultaran cualquier intento hostil de aproximación de parte de las naves de Cochrane. Respecto de todas estas medidas estratégicas de precaución —que si bien no resultaban muy marineras por restar espacio de maniobra— San Martín y Guido quedaron relativamente de acuerdo. Todo esto ocurría entre la noche del 25 y la madrugada del 26 de abril de 1822, según el historiador naval Stiglich, a quien seguimos en sus "Crónicas de la Marina del Perú". Palabras del Protector fueron en dicha ocasión, apuntó el mismo acucioso investigador: "...ahora ya no conviene dar importancia a Cochrane, que nunca podría sacarse la fragata de la situación en que se halla. Hoy se verá lo que resulte de su permanencia en el puerto".

El mismo día 25 Cochrane envió una carta a Guido. Le escribía diciéndole que el fondeo de sus naves fuera del puerto tenía por causa la de efectuar algunas reparaciones en la fragata *O'Higgins*; le comunicaba que había capturado un falucho, el *Retaliation*, tildándolo de pirata. Además, le pedía calafates y carpinteros que el ministro, muy atinadamente por cierto, le mandó a bordo para evitar mayores dificultades. La verdad era que el falucho en mención, habiéndose sublevado en Chorrillos con un número de tripulantes ingleses (adictos a Guise y a Spry), navegó hacia el norte y fue definitivamente apresado por Cochrane a la altura de la isla de Cocos. El Almirante incorporó sus tripulantes a la escuadra que mandaba, vendió la nave en Acapulco por 1,000 pesos, y se dio el natural placer de tomarse una suerte de revancha con el Protector. ¡Así era Cochrane en asuntos de mar!: recobraba lo que fue suyo.

Al saber esto San Martín, montó en cólera y reclamó el valor de aquella pequeña embarcación al gobierno de Chile, sin resultados conocidos.

Durante los días que siguieron hubo un repetido cambio de correspondencia entre Cochrane y las autoridades peruanas —especialmente con el ministro Tomás Guido— que podría resumirse como una especie de carteo intimatorio y diplomático; el almirante anglochileno —prevalido de la fuerza naval frente a la plaza— insistía en reclamar entre líneas diversos asuntos que sabía caducos; el minis-

tro del Protector, defendía con diplomacia la posición de su gobierno amparándose en razonamientos justos. El Callao se comenzaba a convertir en un infierno de opiniones encontradas, fintas y amagos hechos por escrito, para estudiar las reacciones del contrario procurando hallarle el lado débil. Transcurrían los últimos días de abril de 1822.

A raíz de aquella tensa situación fue que el 8 de mayo se izó en el trinquete de la *O'Higgins*, el burlesco gallardetón blanco que se mencionó líneas arriba, aludiendo a que en la escuadra de Cochrane había dinero para enganches y se pagaba "con puntualidad". Entre este ir y venir de correspondencia, recibió Guido un pedido de Cochrane por tres anclas de almirantazgo que, en anterior oportunidad, habían quedado en el fondeadero chalaco. Dos de ellas pertenecieron a la fragata *Esmeralda*, cuyas cadenas fueron picadas para sacar de la rada al barco español tan audazmente abordado y capturado por Cochrane, Guise y sus tripulantes. El ministro Guido, viniendo todas las dificultades y hasta reclamándolas a unos comerciantes marinos que las habían rescatado del fondo del mar, logró reunir las y enviárselas al almirante para apaciguar sus imprevisibles reacciones. No mitigó sin embargo demasiado la muestra de debilidad que con dicha entrega podría haber supuesto Cochrane, al incluir en el oficio de remisión el siguiente párrafo; le decía en él que: "Dichas anclas se las franqueaba el Perú como auxilio, pues le pertenecen por haber quedado bajo los fuegos de la plaza al tiempo de su capitulación, cuando La Mar". Pese pues a la exigencia de Cochrane, la posición de Guido puso bien en claro que tales anclas las *concedía* nuestro país como auxilio, sin dar lugar a que se pensara que las *cedía* por temor a cualquier represalia.

Dentro de la interpretación histórica acerca de la conducta observada por Cochrane durante su última estadía en el Callao, puede llegarse a establecer que, además de intentar una reclamación sobre los barcos españoles acabados de capitular y cuya captura tan tesorosamente había buscado —gestión que él sabía y consideraba impropcedente— quiso y consiguió, fuera de reparar sus buques en San Lorenzo, completar sus dotaciones y conseguir las anclas que necesitaba, introducir la inquietud entre las mal pagadas tripulaciones de nuestras naves, relajar su disciplina mostrándoles el reverso de la medalla constituido por una cancelación puntual de sueldos, y, por sobre todo, hacer perder la ecuanimidad a San Martín y los suyos además de introducir la zozobra en el seno del Protectorado. Su socarronería y sus burlas llegaron a herir vivamente al ilustre argentino, quien consideró aquella actitud —de izar el gallardetón para enganchar marinos, garantizándoles puntualidad en el pago— como "un acto hostil y ajeno a la amistad y buena armonía entre los gobiernos de Chile y el Perú". Consecuentemente impartió, a

través de Guido, la orden de mantener absoluta incomunicación con los barcos de Cochrane, tanto de parte de los nuestros cuanto de los que efectuaban el tráfico marítimo, incluyéndose en tal disposición a todos los puertos del litoral.

Ante estas circunstancias, y considerando ya inútil prolongar su ansiado desquite con San Martín por la rivalidad existente entre ambos, Cochrane decidió zarpar definitivamente con sus buques el 10 de mayo de 1822 hacia Chile. Allí se encontró con un apoteósico recibimiento y muchos honores, pero, también, pudo auscultar un caos interno en el que las ambiciones existentes hacían un grave daño al país. No queriendo participar en las contiendas civiles, presentó su renuncia, la que fue aceptada.

Habiendo sido solicitados sus servicios por el Brasil, viajó hasta allí siendo nombrado Almirante de la Escuadra. En calidad de tal bloqueó con sus fuerzas el puerto de Bahía, derrotando a una flota portuguesa poderosa y apresándole numerosas unidades. A raíz de haber obtenido la rendición de las Plazas Fuertes de Pará y Maranhón, el emperador D. Pedro I le condecoró con la cruz de la Orden del Cruzeiro, otorgándole el título nobiliario de Marqués de Maranhón.

Dos años —desde el de 1823 al de 1825— permaneció Cochrane en Brasil, hasta que sobrevino su ruptura con el país y su consiguiente regreso a Europa.

Más tarde, a partir de 1827 y con el grado de Almirante de la Escuadra de Grecia, luchó al lado de los patriotas helenos contra las fuerzas del avasallador sultán Mahmoud, sin alcanzar notables distinciones tan comunes en él, regresando a Inglaterra allá por el año de 1828. Cuando Grecia obtuvo su independencia en 1830 y ésta fue reconocida en la Conferencia de Londres, Cochrane fue condecorado con la Orden del Salvador de Grecia.

En el mismo año acabado de citar, los tribunales ingleses le absolvieron de toda culpa y logróse su reincorporación a la Marina de su Majestad Británica. En 1841 heredó el título paterno de Conde de Dundonald. En 1847 se le restituyó la distinción de la Orden del Baño, de la cual se le privó muchos años antes, al ser juzgado y encarcelado a raíz de faltas que cometió en asuntos de aspecto bursátil.

Habiéndosele otorgado el rango de Contralmirante, luego de haber prestado servicios como comandante en jefe de la escuadra de Norteamérica, Cochrane permaneció en la Marina Británica hasta el año de 1854 en el que pasó a la situación de retiro.

Su fallecimiento ocurrió el 31 de octubre de 1860, cuando contaba con 85 años de edad. Aquél fue un día de duelo para Inglaterra que, después de tanto tiempo transcurrido, recién comenzó a recapacitar elevadamente acerca de los innúmeros méritos que adornaban la personalidad de tan audaz, valiente y capacitado marino.

Antes —y como ya se ha apuntado al comenzar esta obra— le consideraron una suerte de aventurero del mar, dispuesto a todo si ello convenía a sus propios intereses. Sus restos mortales reposan en la histórica catedral de Westminster.

CRECE LA AMENAZA REALISTA: SAN MARTIN Y NUESTRA MARINA

Durante las naturales tardanzas que trajeron consigo, tanto el fuerte e inesperado revés sufrido por el ejército patriota en Macacona el 17 de abril cuanto los dos viajes del Protector para la Conferencia de Guayaquil con Bolívar (que al fin se realizó entre el 26 y el 27 de julio de 1822), las operaciones militares dispuestas por San Martín sufrieron un prolongado receso por obvias razones.

Mientras tanto el virrey La Serna no había desaprovechado tan precioso tiempo para incrementar los efectivos realistas bajo su mando. De los 1,500 hombres que junto con él dejaron Lima para ir hacia el sur, su ejército en pie de guerra ascendía ya a 13,500 plazas. El 11 de junio de 1822 se recibía en la capital la noticia de que el brigadier Rodil ocupaba Pisco: era porque dicho subalterno del virrey que actuaba como jefe militar de Ica, se aprestaba a recibir gran cantidad de armamento que le llegaba de Lima, después de ser desembarcado por Tambo de Mora; también, y por el mismo conducto, sus tropas se abastecían de provisiones de boca, especialmente de harina como elemento de importancia vital.

En este sector de nuestro país, y después de haber derrotado al General D. Domingo Tristán en Macacona, los realistas se habían hecho fuertes estableciéndose no únicamente en Ica, sino más al norte también como en Cañete, Yauyos, etc., ocupando inclusive todo el departamento de Huancavelica. "Los mismos pueblos de esas regiones —apuntó Stiglich en sus "Crónicas de la Marina en el Perú"— ya reaccionaban decididamente a favor de los realistas".

Las improvisadas guerrillas patriotas habían comenzado a ser batidas y aniquiladas, tal como ocurrió en Pacarán, Huallay, Oyón y en la hermosa provincia de Chincha. Desde el Callao se emitió una orden prohibiendo terminantemente el otorgamiento de licencias, a toda nave mercante de comercio que pretendiese el respectivo permiso para dirigirse a Pisco.

Las provincias norteñas —que normalmente estuvieron siempre del lado de San Martín— también comenzaban a variar en sus tendencias. Esto ocurría porque los realistas afincados en Moyobamba, tras de una intensa campaña proselitista, habían arrastrado a otras aldeañas e intentaban, junto con las gentes de éstas, una marcha encaminada directamente hacia la costa. La noticia hizo que el Ministro D. Tomás Guido ordenase al Director General de la Ma-

rina, mariscal D. Luis de la Cruz, que mandase alistar varios buques transportes para llevar hasta Huanchaco 2 compañías gruesas del batallón N^o 11, un pequeño contingente de 50 hombres y un piquete de soldados del N^o 1. Todas estas tropas, integradas como un cuerpo de ejército, debían contrarrestar y batir a la avanzada realista. ¡Otra vez volvía el Protector sus ojos hacia la Marina, como el más rápido y seguro medio de trasladar sus tropas a los puntos neurálgicos de nuestras provincias norteñas!

Mas, como va se apuntó en el primer capítulo de este libro, los sucesivos triunfos bolivarianos al norte de las fronteras del Perú, fuera de consolidar posiciones y batir a las fuerzas realistas más agresivas, se convertían en una suerte de contingentes humanos aguerridos, victoriosos y sobrantes, dentro de una campaña exitosa quebrantada sólo por minúsculos reveses. El aviso de Bolívar acerca de tal situación, que significaba la seguridad de una ayuda militar sumamente necesaria, llegó a Lima e impulsó de inmediato a San Martín a dictar las providencias del caso para que se trajeran al Perú lo más rápidamente. Aquella decisión significaba nuevamente recurrir a la Marina, alistar transportes navales y embarcar los batallones en las dieciocho naves —que convoyadas por la *Protector* y la *Limeña*— embarcarían los batallones grancolombianos en Panamá y Guayaquil con rumbo a nuestro país. “Entre esos buques —escribió el Capitán de Navío Stiglich— estaban los siguientes: *Océano*, *Mercedes*, *Trinidad*, *Ceres*, *O'Higgins*, *Protector* (homónimo de la fragata), *Olive-branch*, *Regencia*, *Pacífico*, *Dardo* y *Olmedo*”. Así fue como, y además del batallón *Numancia* que ya se encontraba en nuestra capital bajo el mando del general Paz del Castillo, comenzaron a llegar algunos valiosos refuerzos hasta nuestras costas, siendo los primeros que arribaron aquellos que vinieron bajo el mando del general Manuel Valdez, o sea los batallones “*Pichincha*”, “*Yahuasti*” y “*Vencedor*”.

Con un ligero adelanto y con destino a Guayaquil, ya había salido el comandante Guillermo Cater, quien había sido el primer jefe de la *Limeña* (ex-*Thais*, cuando recién se adquirió), con la misión expresa de recibir, alistar en son de mar y dotar en forma completa, a la fragata española que había capitulado también en Guayaquil hacía poco tiempo: la ex-*Venganza* rebautizada como *Guayas*; la tripulación que llevó consigo ascendía a 50 hombres.

Una pequeña satisfacción entre tantos abrumadores problemas de carácter interno tuvo por aquel entonces el Protector. El cuerpo del ejército que había enviado para combatir a los grupos realistas de Moyobamba y provincias aledañas, batió a éstos desde comenzar el contacto el 10 de septiembre de 1822 en la acción conocida por La Ventura. Luego de sucesivos encuentros que ocurrieron posteriormente, llegó a batirlos en forma definitiva tras de una cruenta

y enconada lucha que le permitió, una vez derrotados los insurgentes, entrar victorioso en la ciudad arriba citada, debelándose así el principal foco al dar cumplimiento cabal a la misión que habíale encomendado San Martín.

En lo relacionado con el centro de nuestro país, Canterac, quien era el jefe de los efectivos realistas, teniendo sus fuerzas muy bien pertrechadas y en pie de guerra, no desmayaba en incitar a los vacilantes patriotas para que cambiaran de bandera y se pasasen al lado del virrey La Serna.

Mientras tanto, el otro ejército virreinal, el del Sur, que obedecía las órdenes del general Ramírez, se hacía cada vez más fuerte, puesto que no sólo reclutaba gente para engrosar sus filas, sino que también lograba imprimir un constante tráfico de contrabando en la costa, para proveerse de armamento y municiones mediante el desembarque subrepticio hecho por buques mercantes.

En el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú, existen documentos referentes a un encuentro que tuvo el *Castelli* (ex- *Sacramento*), con los bergantines: *Cantón*, *Perla* y *Ceres* que se hallaban en faenas de contrabando. Siendo el primero de los citados un mercante de bandera norteamericana, hallábase en cierto modo protegido por un gran navío, el *Franklin*, de la misma nacionalidad. El Comandante John Wickham del *Castelli*, soslayando tal amenaza, se acercó a la costa y cañoneó tanto a los bergantines cuanto a los realistas receptores del contrabando, haciéndolo cesar. Mientras navegó para informar a Blanco Encalada —jefe del Bloqueo de Intermedios— sobre tal atropello, el *Cantón* y los demás abandonaron el puerto de Arica, en donde comerciaban ilícitamente.

San Martín, después del gran revés de Macacona, permaneció con sus efectivos en la capital rehaciéndose para la Segunda Campaña de Intermedios, mientras la sierra se convertía en el granero de los realistas. Siguió como Protector únicamente.

EL PRIMER CONGRESO CONSTITUYENTE Y LA ARMADA

Como ya se apuntó en páginas anteriores San Martín había convocado al Congreso a fines del año 1821, tanto para que estableciera la forma de gobierno del país cuanto para que diera su primera Constitución al Perú. Ya se han reseñado, en apretada síntesis, diversos acontecimientos que tuvieron relación directa o indirecta con la Institución Naval durante el período que tratamos, esto sería decir no solamente bajo el directo gobierno del Protector sino también del Supremo Delegado, Torre Tagle, mientras aquél se disponía a lograr su entrevista directa y personal con el Libertador Bolívar en el puerto de Guayaquil.

De regreso a Lima luego del decepcionante resultado de aquella histórica conferencia, San Martín renunció ante el Congreso Constituyente ya instalado el 20 de septiembre de 1822, siendo honrado por él con el título de Fundador de la Independencia y el grado militar de Generalísimo de las Armas, distinción esta última "que San Martín aceptó, aunque no su ejercicio"²³.

Poco antes, y apenas quedó instalado dicho Poder Legislativo, su primer presidente, D. Francisco Javier de Luna Pizarro, declaró a título de decreto que "*la soberanía reside esencialmente en la Nación y su ejercicio en el Congreso que legítimamente la representa*"²⁴.

San Martín, en la proclama que en dicha ocasión emitió ante la representación nacional, brillante oración que nuestros compatriotas de antaño únicamente conocieron después de su definitiva ausencia del país, incluyó las siguientes palabras textuales:

"La presencia de un militar afortunado, por más desprendimiento que tenga, es temible a los Estados que de nuevo se constituyen. Por otra parte ya estoy aburrido de oír decir que quiero hacerme soberano. Sin embargo, estaré pronto a hacer el último sacrificio por la libertad del país, pero en clase de simple particular y no más. En cuanto a mi conducta pública mis compatriotas, como en lo general de las cosas, dividirán sus opiniones: los hijos de éstos darán el verdadero fallo. Peruanos: os dejo establecida la representación nacional; si depositáis en ella una entera confianza, cantad el triunfo, si no la anarquía os va a devorar. Que el acierto presida a vuestros destinos; y que éstos os colmen de felicidad y paz".

Los pensamientos que se han citado *ad litteram* conformaban una suerte de hermosa y sincera despedida que, con la mano puesta sobre el corazón al auscultar la delicadísima situación político-militar del país dirigió el ilustre argentino al pueblo peruano por intermedio de su más calificada representación: el Congreso.

Como se acaba de apuntar líneas arriba, así era aquel momento histórico trascendental para la patria. Por ello, a través de sus frases, San Martín sintetizó varios puntos de capital importancia. No solamente su proverbial respeto por la voluntad mayoritaria de las masas populares, sino también un propio y espontáneo reproche destinado al núcleo de malintencionados críticos que persistían en torcer y denigrar sus personales convicciones. No se trataba pues de propagar el infundio de que él pretendía erigirse como una corona da testa en nuestro país —"ya estoy aburrido de oír decir que quiero hacerme soberano"—, expresó en su proclama. Sí, más bien, de explicar su bien intencionado pero obsoleto conservadorismo mo-

nárquico, para que el Perú no se expusiera al caos que podría sobrevenir tras la brusca ruptura de un orden de gobierno trisecular, teniendo en cuenta las desatadas ambiciones de los oportunistas que tanto abundaban. Dentro de la liberalidad de ideas que comenzaban a imperar, su intención se tornaba ya anacrónica y equivocada. Nos parece que en realidad lo era, porque aquello de buscar en Europa un príncipe no español como posible rey del Perú, ni premiaba el tremendo esfuerzo emancipador para romper con lo obsoleto, ni era admisible dentro del avasallador torrente de las drásticas y radicales ideas que comenzaban a despertar en pro de la ansiada libertad e independencia tan esperadas.

De otro lado, fuera de presentar oficialmente su renuncia definitiva, no se abstuvo de ofrecer su personal sacrificio por el Perú en la senda particular de su vida. Sin herir con bajeza a sus compatriotas admitió que las opiniones acerca de su conducta pública se dividirían, confiando en que las generaciones futuras "darán el verdadero fallo" al respecto. Arengaba también a los peruanos para que confiaran en la representación nacional que dejaba establecida, porque si no la anarquía podría devorarlos. Finalmente hizo votos por que alcanzaran sus destinos, su felicidad y su paz.

Esta proclama sanmartiniana expresada en época tan candente y delicada para el país— aconsejó, expuso peligros, y aún conserva en la historia porque no ha sido contradicha ni refutada— la imagen prístina de un San Martín original y quizás anticuado, respecto de lo que más convenía para gobernar un país que se tornaba caótico al nacer como independiente, sin oponerse a la voluntad popular ni torcer sus destinos. Aunque estaba equivocado, fue sincero, equilibrado y se despidió de los peruanos con las más delicadas y sinceras frases que su corazón le dictaba.

Porque entre sus preocupaciones y como ya se ha visto en páginas precedentes, la suerte de las armas y la situación política interna apuntaban ya hacia peligrosos horizontes. La primera Expedición de Intermedios enviada a Ica bajo el mando del General D. Domingo Tristán, había sufrido el tremendo desastre de Macacona: los generales realistas Canterac y Valdez, bajando de la sierra central y atacándole de noche con un total de 2,500 hombres, habían derrotado por completo sus tropas. "Casi nada se salvó, ni gente ni armamento. Fue eso un horror. Los cuatro cañones que tenía Tristán —apuntó el historiador Stiglich— y más de dos mil rifles, todo el equipo, la caballada, el ganado, la impedimenta, y, lo peor, más de mil prisioneros ese fue el botín de Canterac"²⁵.

Ante el aviso de un propio que envió Tristán desde Ica, y que para llegar rápidamente hasta Lima había desjarretado cuatro caballos, San Martín ordenó de inmediato el zarpe de varios transportes navales para traer a las tropas sobrevivientes de Macacona. Los bu-

DON JOSE BERNARDO DE

TAGLE Y PORTOCARRERO, MARQUES DE TRUJILLO, SUPREMO DE-
LEGADO DEL PERU &c. &c. &c.

POR cuanto atendiendo á los méritos y servicios de *Don Tomás Espora*
del Océano de la Plaza de Armas
he venido en nombrarle *Capitán de Corbeta graduado*
de la Armada del Perú.

Por tanto: ordeno y mando, le hayan y reconozcan por tal
guardándole y haciéndole guardar todas las distinciones y
preeminencias que por este título le corresponden. Para lo
que le hice expedir el presente, firmado por mí, sellado con
el sello provisional del Estado, y referendado por el ministro
secretario de Estado en el departamento de *Marina*.

Dado en Lima a 12 de *Junio* de 1822—3.º de
la Libertad del Perú.



Tomás Espora
Capitán de Corbeta

V. E. confiere título de *Cap. de Corbeta graduado de la marina del Perú*
favor de D. Tomás Espora

Copia fotográfica del nombramiento como Capitán de Corbeta de la
Armada del Perú, otorgado a D. Tomás Espora por nuestro Supremo
Delegado, D. José Bernardo Tagle en 1822.— Biografía de Tomás Es-
pora, Centro Naval, Buenos Aires, por el Capitán de Fragata A.R.A.
Héctor Ratto, 1935.

ques que se alistaron respondiendo a su mandato fueron: el *Regencia*, *Protector*, homónimo de la fragata *Prueba* que, rebautizada ostentó tal nombre después de su entrega— el *Dardo*, la *Trinidad*, la *Montezuma* y la *Libiona*. Añadiéndose a ellos y llevando a su bordo al comandante de todo el grupo, Alférez de Fragata Juan Illadoy, zarpó como barco insignia también el bergantín *Spano*.

Escasa fue la tarea que les cupo. Voltejeando frente a Cerro Azul, Tambo de Mora, Pisco, San Nicolás y Puerto Caballas, alcanzaron sin embargo a auxiliar y embarcar cierto número de fugitivos del desastre, incluyendo al General Tristán, quien lo hizo en Cerro Azul. Tanto este último como Gamarra fueron enjuiciados. Canterac, luego de su triunfo, enroló a muchos prisioneros y envió a los jefes y oficiales hasta Puno, quedando presos en la isla lacustre Esteves del Titicaca hasta 1825, después de Ayacucho.

De otro lado, los bullentes incidentes políticos que se registraron durante la ausencia obligada del Protector del Perú para sostener con el Libertador Bolívar la histórica Conferencia de Guayaquil, así como las soterradas actitudes que habían venido alimentando tanto Riva Agüero como el propio Supremo Delegado, Torre Tagle, con el fin de expulsar del país al Ministro de Guerra y Marina, D. Bernardo Monteagudo Cáceres, y que lograron conseguir su propósito al terminar el mes de julio de 1822, habían contado también tácitamente con la aprobación y sanción del ejército que —bajo el mando del general D. Rudecindo Alvarado— justamente se hallaba encargado por San Martín de mantener el orden interno, fueron parte de las causas tendentes a avivar en el espíritu del Protector el más profundo de los desengaños.

Sin duda alguna que todas estas circunstancias atestiguan de por sí una agitación política, que desusadamente también se dejaba sentir en provincias, resultaron a la postre una suerte de catalizadores para que se produjese su reacción final: la de entregar sus poderes y renuncia al primer Congreso Constituyente en el mismo día de su instalación; de esta manera dejaba al Perú como absoluto dueño de sus destinos, para que siguiendo la mejor senda que aquella representación nacional le trazara, se gobernase a sí mismo, para bien o para mal, como país responsable de su futuro en los años que habrían de venir y que eran sumamente difíciles.

La desazón sanmartiniana se comenzaba a ahogar en un cúmulo de preocupaciones. A todo lo expresado en tan breve síntesis, había igualmente que añadirle el revés que sufrieron sus tropas en la Primera Campaña de Intermedios, durante el desastre de Macacona, en Ica, y sobre la cual ya se trató en páginas anteriores.

Como si todo aquello fuese poco, la presencia realista tanto en las serranías centrales con el temible Canterac, cuanto en las del Sur con La Serna, se reforzaban día a día en número de hombres, arma-

mento, víveres, pertrechos e impedimenta en general, constituyendo un formidable peligro para la causa patriota.

Todas estas circunstancias impulsaron a San Martín a agilizar la planificación de una Segunda Campaña de Intermedios que, tanto por la situación política imperante como debido a los decepcionantes resultados de su entrevista con Bolívar en Guayaquil, no alcanzó a llevar a cabo y ordenar personalmente como hubiera sido su más ardiente deseo. Un paso inicial fue el de ascender a Guise al grado de Contralmirante (Arch. Museo Naval: septiembre 14, 1822).

Aquella labor sería parte del trabajo de un organismo gubernamental nombrado con plenos poderes por el Congreso Constituyente, para que reemplazara a quien había decidido renunciar a su alto cargo como Protector del Perú.

Y así ocurrió, después que la alta Representación Nacional acordó nombrar la primera Junta Gubernativa que tuvo el país "a las doce de la noche del 21 de setiembre de 1822.- 3.º de la Independencia del Perú"²⁶.

Su ejercicio como tal continuó hasta el 27 de febrero de 1823, fecha en la que fue disuelta por ley. Posteriormente se arreglaría el mando supremo de acuerdo con la Constitución. Durante dicho lapso —apuntó el historiador militar peruano Zuleta— que, "La separación del Protector fue seguida de una serie de errores políticos y desastres militares, acarreado gravísima perturbación en el gobierno del Estado. El Congreso apeló al recurso de nombrar una Comisión de tres individuos de su seno bajo la denominación de "Junta Gubernativa del Perú". El primer acto de ésta fue mandar una respetable división al Sur para realizar uno de los planes del ausente Protector"²⁷.

Los tres miembros de la Junta tan apresuradamente nombrada por el Poder Legislativo y con anterioridad a que existiese la Constitución, si bien representaron al Poder Ejecutivo separados del Congreso amparados en parte por la frase de Sánchez Carrión que dijo: "Tres no se unen para oprimir", constituían una suerte de comisión sujeta al juicio de residencia hasta que, absuelta por éste, retornaran al seno del propio Congreso como sus miembros natos que eran. A este singular procedimiento político que se llevó a cabo antecediendo a la creación de la república y a la promulgación de la Constitución, fue al que llamó el distinguido historiador Jorge Basadre con mucho acierto: "LA OCUPACION DEL EJECUTIVO POR EL LEGISLATIVO"²⁸.

Como reflexión curiosa y textual de la resolución que nombró a la flamante Junta Gubernativa, el autor cita —tan sólo para resaltar el tratamiento nobiliario que aún imperaba en la época— la circunstancia alusiva a que dos de sus miembros aparecen con sus nombres y apellidos; el tercero fue designado únicamente por sus

pergaminos condales para dar razón de su persona, identificando así a D. Manuel Salazar y Baquíjano:

EL SOBERANO CONGRESO CONSTITUYENTE DEL PERU

"Ha nombrado para que compongan la junta gubernativa del Perú á los Señores D. José de la Mar, D. Felipe Antonio Alvarado y *Conde de Vista Florida*, y decretando se haga saber esta resolución.

Imprimase, publíquese y circúlese á quienes corresponda. Sala del Congreso en Lima á las doce de la noche del 21 de setiembre de 1822.- 3º de la Independencia del Perú.- Javier de Luna Pizarro, Presidente.- José Sánchez Carrión, Diputado secretario.- Es copia. Carrión.- Mariátegui. (gac. tom. 3º núm. 26)²⁹.

En lo que se refiere a la Armada Estatal e independiente, puede registrarse en esta obra que su primera orden, dentro del nuevo estado de cosas, la recibió el 22 de setiembre de 1822 mediante decreto del Congreso refrendado por la Junta Gubernativa, para que el día 24 —después del reconocimiento oficial de aquella terna Ejecutiva y del subsiguiente *Te Deum*— y pasada una hora, los buques de la Armada Nacional efectuaran una salva de 21 cañonazos, sin bala³⁰.

Posteriormente, y durante el ejercicio de aquella Junta hasta que finalmente nombrara como Presidente de la República a D. José de la Riva Agüero, nuestra Armada recibió muchas otras disposiciones de carácter diverso emanadas del poder Ejecutivo, y, en especial, las directamente referidas al alistamiento bélico y marino de los barcos y dotaciones que los servían, con el fin de prestar una adecuada cobertura naval a las tropas destinadas a emprender las dos Campañas de Intermedios, que adicionalmente se llevarían a cabo para combatir a los efectivos realistas hechos fuertes al centro y sur del país con base en sus serranías.

PRINCIPALES DECRETOS NAVALES DE LA JUNTA GUBERNATIVA

La labor naval que en reemplazo de San Martín se vio obligada a emprender la Junta Gubernativa, tiene que ser sintetizada dentro de los obligados límites de esta obra.

La Mar, cuencano de origen y militar muy distinguido, era muy amigo del Presidente del Congreso, D. Francisco Javier de Luna Pizarro, y ostentaba en el Legislativo la representación de Puno hasta ser nombrado miembro de la Junta Gubernativa.

Alvarado era argentino y natural de Salta, habiendo sido elegido congresal como diputado por Lima.

Salazar y Baquíjano, representando a Huaylas, como Conde de Vista Florida, de alta cuna y persona acaudalada, era —sin muchos méritos personales— un representante de la nobleza tradicional.

Los mencionados personajes —quienes encarnaban en sí al Poder Ejecutivo— poseían el mando supremo de las fuerzas armadas del Estado, según el Reglamento Provisional del poder que representaban y que fuera expedido en Lima por el Congreso en 14 de octubre de 1822. Sin embargo, existía la prohibición de que cualquiera de sus miembros, sin el debido permiso congresal, pudiese ejercer tal mando en forma personal. Estaban autorizados a nombrar oficiales e *inclusive* hasta jefes, siempre y cuando éstos poseyeran el grado de coroneles (que en la marina correspondían a Capitanes de Navío), siendo facultad del Congreso la de fijar el último grado de la escala militar³¹.

Durante el tiempo que se mantuvo en ejercicio del gobierno, la Junta dictó diversos importantes decretos en lo referente a la Marina; a continuación se extractan los principales:

A la ex fragata española *Venganza* se mandó rebautizarla con el nombre de *Guayas*, haciéndola homónima del río que desemboca frente al puerto de Guayaquil en el Pacífico. Con esta actitud gubernamental se expresó el reconocimiento peruano a los servicios y a la estrecha colaboración que había prestado el gobierno guayaquileño, en las gestiones que se llevaron a cabo para conseguir la capitulación y entrega de aquel barco a nuestro país.

También se fundó y comenzó a ejercer como tal la Junta Superior de Marina, entidad de carácter casi exclusivamente económico pero de reconocida importancia para la administración de una armada que, como la nuestra, hallábase en su fase de formación.

En lo referente al uso de la bandera nacional y el pabellón e insignias de mando que debían usar los buques de la Marina del Estado, igualmente se emitieron disposiciones que normaban dicha práctica internacional. Mucho sirvieron para este efecto los reglamentos españoles que facilitaron el trabajo de adaptación merced a la garantía de una larga y reconocida experiencia.

“Se dio también —apuntó el historiador naval Vegas García— el “Reglamento sobre Presas Marítimas” y poco después el de distribución de ellas. El primero que solicitó dos patentes de curso conforme a esos reglamentos fue el corsario francés —va conocido a través de esta obra— Hipólito Bouchard que después figurará, durante muchos años en nuestra Marina de Guerra”³².

NUESTRA MARINA DE GUERRA ESTATAL SE CONVIERTE EN REPUBLICANA

El Congreso peruano, acabado de instalar por San Martín antes de salir definitivamente de nuestra patria, dio al traste de una

manera radical y absoluta con los proyectos monárquicos que tenía en mente el Protector. Esto ocurrió al ser aprobadas las "Bases de la Constitución Política", las mismas que fueron juradas solemnemente el día 22 de noviembre de 1822 en Lima.

Poco antes de esta trascendental ceremonia de juramentación de las bases de nuestra primera Carta Magna —y como inmediato antecedente de las ideas acerca del gobierno que convenía al Perú— el Poder Legislativo había procedido a desautorizar a los comisionados de San Martín en Europa, García del Río y Paroissien, quienes vieronse privados de todo apoyo oficial para continuar buscando en el viejo continente un príncipe no español que ni emparentado con la Casa de Borbón o la de los Austrias, resultara aparente para ocupar el trono como Rey del Perú y satisfacer así el planeamiento sanmartiniano para su futuro gobierno.

Las bases constitucionales citadas líneas arriba, fueron sucintas y condensadas en veinticuatro artículos que, con un criterio republicano en su esencia, rechazaban cualquier tendencia absolutista y monárquica que nos hiciera tan sólo recordar los tres siglos precedentes de la real dominación española.

"Todas las provincias del Perú, —apuntó el historiador Jorge Basadre— reunidas en un solo cuerpo, formaban la nación peruana que se denominaba "República Peruana". La soberanía residía, esencialmente, en la Nación; debía ser ella independiente de la monarquía española y de toda dominación extranjera y no podía ser patrimonio de ninguna persona o familia. El gobierno se establecía dentro de los principios populares representativos. Su religión era la católica, *con exclusión de cualquier otra*. (Esta última frase —según palabras de Basadre— fue añadida durante el debate, de acuerdo con un memorial que llegó al Congreso, si bien manifestaron su voto favorable a la tolerancia religiosa catorce diputados, entre ellos Rodríguez de Mendoza, Luna Pizarro y otros sacerdotes). Todos los ciudadanos debían concurrir a la elección de sus representantes según el modo establecido por la Constitución; siendo ésta la única función del Poder Nacional susceptible de ejercitarse sin delegación"³³.

La Marina de Guerra del Perú, desde aquella fecha y sin que mediara transformación alguna en su seno ni en su conformación, se tornó pues a partir del 22 de noviembre de 1822 en la Marina de Guerra de una república que acababa de nacer. Antes de aquel acaecimiento se le había conocido como Marina de Guerra Estatal, debido a que todavía no había surgido oficialmente la República Peruana dentro del concierto de las naciones que empezaban a formarse. Después de aquel suceso histórico y trascendental —y pese a no haberse consolidado por completo nuestra independencia del poder español— continuó y prosigue conservando su status republicano, a

través de los tiempos en que ocurrieron las últimas grandes batallas terrestres de Junín y Ayacucho (esta última el 9 de diciembre de 1824) y hasta nuestros días, desde que no obstante haberse alcanzado recién la definitiva independencia del poder español en los campos ayacuchanos, se mantuvo y mantiene la República Peruana como expresión incólume de nuestro sistema de gobierno mundialmente reconocido.

En suma, la que se conoció antaño como *Marina Estatal* y luego pasó a ser llamada *Marina de Guerra Republicana* por algunos autores —para diferenciarla de su antecesora *Estatal*, también motejada como *Independiente*— es la misma que hogaño, mucho más numerosa, entrenada y dotada de modernísimo armamento, a la par que de dotaciones de alta tecnificación, es la actualmente conocida con el nombre de *Armada Peruana* o *Marina de Guerra del Perú*.

Notas al capítulo II

1. ELIAS MURGUIA, JULIO... *Fuentes para el estudio de la Historia Naval del Perú*. Callao, 1960. Vol. II. Doc. Nº 73, p. 203.
2. Ibídem. Doc. Nº 66, noviembre 9 de 1821, p. 200.
3. Ibídem. Doc. Nº 78, noviembre 12 de 1821, p. 204.
4. STIGLICH, GERMAN... *Crónicas de la Marina del Perú*. Lima, 1923. Diario "La Crónica". Cap. XIX, p. 12.
5. ELIAS MURGUIA, JULIO... Op. cit. Doc. Nº 96, p. 209.
6. ARMADA REPUBLICA ARGENTINA... *Gaceta Marinera*. Buenos Aires, 1981 Ed. 7 mayo; vide: *La Argentina en Monterrey*.
7. STIGLICH, GERMAN... Op. cit. Lima, 1923. Cap. XIX, p. 12.
8. ARMADA REPUBLICA ARGENTINA... Ibidem Op. cit.
9. RATTO, HECTOR... *Espora*. Buenos Aires, 1935, p. 22.
10. Ibídem. En: copia facsimilar documento, p. 27.
11. STIGLICH, GERMAN... Op. cit. Lima, 1925. Cap. XX, p. 16.
12. GACETA EXTRAORDINARIA DEL GOBIERNO. Lima, 1822. Vide: Ed. 18 mayo con texto de la Capitulación.
13. VEGAS GARCIA MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1978. Tercera edición, p. 12.
14. Ibídem. Lima, 1973. Segunda edición, p. 12.
15. STIGLICH, GERMAN... Op. cit. Lima, 1923. Cap. XX, p. 17.
16. Ibídem.
17. PAZ SOLDAN MARIANO FELIPE... *Historia del Perú Independiente*. Lima, 1879—74. Segundo Período. Vol. I, cap. V, p. 47.
18. Idem.
19. MELO, ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1907. T. I, p. 165.
20. DE LA PUENTE Y CANDAMO, JOSE AGUSTIN... *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1974. T. V, vol. I, p. 416.

21. STIGLICH, GERMAN... Op. cit. Lima, 1923. Cap. XXI (Sexto Período).
22. Ibídem.
23. BASADRE, JORGE... *Historia de la República del Perú*. Miraflores, 1968, Sexta edición. T. I., p. 8.
24. Idem.
25. STIGLICH, GERMAN... Op. cit. Lima, 1923. Cap. XXI, pp. 12-13.
26. COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES (1821-1830)... Lima, 1831. T. I., p. 258. Imp. José Masías.
27. ZULETA, CELSO... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920, p. 44, (reimpresión texto de 1914).
28. BASADRE, JORGE... Op. cit., p. 11.
29. COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES (1821-1830)... Op. cit., p. 258.
30. Idem.
31. Ibídem. Pp. 279-281.
32. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. Lima, 1973. Tercera edición p. 13.
33. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. I., pp. 18-19.



Desembarco de la Expedición Libertadora del Perú, a órdenes de San Martín y en la actual "Bahía de la Independencia" (Paracas)— Colección pictórica: Museo Naval del Perú, Capitán de Navío Julio J .Eliás Murguía.

Capítulo III

Riva Agüero: Presidente de la República.

Se mantiene el bloqueo naval.

Fracasan las campañas terrestres de

Intermedios.

El caos interno. Bolívar viene

al Perú. Ascenso de Guise.

EL PRIMER PRESIDENTE DE LA REPUBLICA PERUANA

D. José de la Riva Agüero y Sánchez Boquete, quien durante el Protectorado actuó como Presidente del Departamento de Lima (una suerte de Prefecto de la Capital), como enemigo acérrimo del Ministro de Guerra y Marina Monteagudo propició con ahínco—uniendo a sus seguidores con los republicanos de convicción, opuestos a las ideas monárquicas que San Martín y aquel ministro abrigaban para el Perú— un motín en Lima con la finalidad de deponer a Monteagudo y expulsarlo del país.

Como ya se apuntó en anteriores páginas, dicha revuelta tuvo lugar el 25 de julio de 1822 y aprovechando la ausencia del Protector durante su viaje a Guayaquil para conferenciar con Bolívar. El destierro de Monteagudo fue acordado, y aceptado por el Supremo Delegado, Marqués de Torre Tagle, quien reemplazaba interinamente en el gobierno a San Martín durante su apartamiento temporal ya mencionado. Contó también con la vacilante inacción del general argentino D. Rudecindo Alvarado, quien tenía como misión principal mantener el orden en la capital peruana, y, finalmente, se refrendó su extrañamiento del país el 29 del citado mes, zarpando rumbo a Panamá el ex ministro a bordo de la corbeta *Limeña* el día 30.

El éxito obtenido por Riva Agüero mediante su entendimiento con los republicanos doctrinarios le hizo vislumbrar nuevos horizontes. Fue así que, cuando se retiró definitivamente San Martín del Perú, el caudillo limeño volvió a las andadas en pos de escalar la más alta posición gubernativa de su patria. Para conseguir su

objeto, acaudillando siempre y agitando al militarismo descontento con la inacción del Congreso así como con la figura decorativa de la Junta de Gobierno elegida por aquél, promovió el llamado "Motín de Balconcillo" que fue apoyado por el coronel D. Andrés de Santa Cruz, vencedor reciente en las batallas de Riobamba y Pichincha.

Aquel pronunciamiento militar trajo como consecuencia la renuncia del Presidente del Congreso, D. Francisco Javier de Luna Pizarro, digno y probo representante de la corriente liberal parlamentaria que, antimonárquica, soberana y democrática, siempre había conservado y defendido como el único Norte que convenía al Perú. Dando como principal causa la del quebrantamiento de su salud, el digno prelado se expatrió voluntariamente junto con un grupo de representantes que pensaban como él, dejando libre el campo a Riva Agüero y a las tropas insurrectas para conseguir la disolución de la Junta Gubernativa que perseguían. También quedó abierto el camino para que el caudillo iniciara encubiertas negociaciones con los realistas, con el fin de lograr un Perú democrático y soberano, pero con bases políticas y militares españolas.

El ejército, cuyo vocero principal era Santa Cruz, apoyó tal exigencia mediante una representación que elevó al Congreso el día 26 de febrero de 1823.

"La designación de Riva Agüero para que administrara el Poder Ejecutivo con el título de Presidente de la República y el tratamiento de "Excelencia" —apuntó el historiador Basadre— fue materia de una resolución del Congreso fechada el 28 de febrero, que Tagle refrendó como encargado por éste, interinamente, de dicha administración. En el mismo documento recibió el grado de coronel del ejército, aunque lo había sido sólo de milicias".

Y más abajo añadía textualmente el mismo estudioso y brillante "Historiador de la República" como se le conoce en nuestro medio:

"El 4 de marzo el Congreso le confirió el grado de Gran Mariscal de los ejércitos de la República y dispuso que usara la banda bicolor como distintivo del Poder Ejecutivo que administra. Esta última disposición rige todavía".

Así fue como D. José de la Riva Agüero y Sánchez Boquete, antes de cumplir los 40 años de edad —pues había nacido en Lima el 3 de mayo de 1783— llegó a ostentar el más alto grado militar del Perú, sin haber participado en campaña alguna ni haber tomado parte en ninguna batalla.

Político de extraordinaria actividad, fuera de poner en excelente pie al Ejército Peruano, reorganizó la Marina de Guerra, ascendió a Guise a Vicealmirante y le dio el mando de la escuadra, ese mismo año de 1823.

COBERTURA NAVAL: SEGUNDA CAMPAÑA DE INTERMEDIOS

La ausencia definitiva del Protector del Perú dio lugar a una serie de errores políticos y militares hartamente deplorables. Las perturbaciones en el gobierno de la República se fueron presentando en forma continua, pese a contar ya nuestra patria con una Junta Gubernativa para regir sus destinos con el fin de proseguir con los planes trazados por el gran ausente.

"San Martín se había propuesto interesar la atención del enemigo por varios puntos muy distantes unos de otros —escribió el historiador militar Zuleta— a fin de que los realistas dejaran a los patriotas posesionarse del país si se encontraban en uno solo de aquellos, o para batirlos en detalle si se dividían. Justificaba la bondad de este plan la coyuntura de encontrarse los principales generales españoles distribuidos: Canterac en Huancayo, La Serna en el Cuzco, Ramírez en Arequipa, Valdez y Olañeta en el Alto Perú, separados por inmensas distancias y dominando los patriotas el Mar"².

Siendo urgentes los envíos de tropas auxiliares desde Guayaquil, zarparon del Callao tanto el bergantín *Balcarce* como la goleta *Macedonia* para conseguir el pronto alistamiento de ellas y su consiguiente viaje para reforzar a las que teníamos.

Mientras tanto en Lima, y fuera de ordenarse lo más conveniente para llevar a cabo la Segunda Campaña de Intermedios, se disponía también en el Callao todo lo pertinente a los buques que transportarían las tropas hasta el puerto de Arica y, de manera especial, lo relacionado con las unidades de guerra que debían convoyarlos, protegerlos durante el largo viaje y bloquear los puertos aledaños en uso del dominio del mar que poseíamos.

Transcurrían los últimos días del mes de febrero de 1823. Acababa de producirse el llamado "Motín de Balconcillo" y el gobierno del Perú había sufrido un brusco e inesperado cambio: ¡Teníamos ya un Presidente de la República, el Gran Mariscal D. José de la Riva Agüero y Sánchez Boquete!

Si los preliminares de esta Segunda Campaña de Intermedios fueron dispuestos por la fenecida Junta Gubernativa, los detalles subsiguientes tuvieron que ser completados por el flamante Presidente. Este había comenzado por decretar la reorganización del Ministerio de Marina, de la Escuela Naval y, con fecha 6 de marzo del año que corría, decidió nombrar a Guise para mandar en jefe la escuadra.

"Recibíala el bizarro marino —apuntó el historiador naval Vegas García— disminuída y roída moral y materialmente, mas a los veinte días de izada su insignia dice Guido: "Guise está a la cabeza de la Escuadra y ha desplegado bastante actividad en su

organización. En la semana entrante saldrá para el bloqueo con la fragata *Protector*, corbeta *Limeña*, bergantín *Ulises* (después *Congreso*) y una goleta³.

Guise, quien como ya se dijo había sido llamado al servicio naval por San Martín y ascendido al grado de Contralmirante a raíz de que Cochrane abandonara definitivamente el Perú y poco antes de que, luego de renunciar ante el Congreso, lo hiciera también el *Protector*, fue elevado nuevamente al grado de Vicealmirante cuando aún no había transcurrido un año completo. En esta última ocasión, quien premió sus esfuerzos y reconoció su alta capacidad profesional fue el entonces Jefe Supremo (luego Presidente de la República desde el 20 de noviembre de 1823), Mariscal D. José Bernardo de Tagle, Marqués de Torre Tagle.

Sin embargo, Guise jamás olvidó la lealtad que debía a Riva Agüero. Ante la confusión política que surgió poco después —y cuando Torre Tagle le exigió el reconocimiento del Mando Supremo que le había encargado Sucre en julio de 1823— Guise le respondió: "Jamás abandonaré a mi jefe por infeliz que sea su suerte; seguiré fiel a Riva Agüero, porque mis principios me lo mandan"⁴.

Pero volvamos a la noticia que recibió posteriormente acerca de su último ascenso y a la inocultable satisfacción que dicha comunicación le produjo. He aquí la fuente heurística documental:

Arica, Octubre 12, de 1823.

"H. Señor Ministro de Grra.
y Marna.

Señor Ministro:

"He recibido la nota de V.S. de 20 de Agosto último y con ella el título de Vice-Almirante de la marina del Perú que S.E. el Presidente de la República se ha dignado conferirme. Sírvase V.S. manifestar a S.E. mi reconocimiento á la distinción con que me honra, dándole á mi nombre las mas sinceras gracias. Recíbalas también V.S. porque se sirve felicitar-me, é igualmente los sentimientos de toda mi consideración.—Dios gue. a V.S. ms. as."

Martín Jorge Guise.⁵

Durante la Segunda Campaña de Intermedios que nos ocupa, la misión de la Marina hallábase desdoblada en dos tareas principales: transporte de tropas hasta su puerto de destino, bloqueo de "caletas y puertos comprendidos entre los paralelos de 14° y 22°30' Sur, es decir desde Pisco hasta Covija (sic), ambos inclusive..."⁶.

Los buques de guerra eran los "destinados á sostener el bloqueo en las referidas costas"; además, rezaban las instrucciones respectivas, que "intimarán á cualesquiera buques neutrales, que encontrasen anclados en algunos de los puntos que abrazan los grados de latitud, á que los mencionados avisos se refieren para que salgan de ellos dentro del breve término de horas, que atentas las circunstancias de cada uno debe señalárseles". Añadían también, que si "permaneciesen fondeados más tiempo que el designado ó arribasen á alguno de los puertos bloqueados, serán detenidos y remitidos al Callao para su correspondiente juzgamiento". Finalmente... "Que en la patente de navegación de cada uno se anote la intimación, para hacer con este documento el cargo respectivo en caso de infracción al que la cometiese".

Los transportes, en cambio, embarcarían y conducirían por mar a los jefes, oficiales y tropas del Ejército Patriota hasta su respectivo puerto de destino, incluyendo el armamento, municiones, víveres y hasta cabalgaduras, así como los equipos necesarios.

Al efecto de realizar esta última tarea y transportar los efectivos militares del general D. Rudecindo Alvarado con rumbo al Sur, se alistaron dos divisiones de buques pesados: *O'Higgins*, *Independencia*, *Mac Kenna*, *Perla*, *Olive-Branch*, *Spano* y *Dardo*, conformaron la primera. La segunda división hallábase integrada por los siguientes barcos: *Libonia*, *Regencia*, *Trinidad*, *Ceres*, *Trujillana*, *Independencia* (homónima de la anterior), *Emprendedora* y *Protector*⁸.

En octubre de 1822 y hallándose al frente del país la Junta Gubernativa, se embarcó en el Callao una División del Ejército compuesta de cerca de 4,000 hombres con rumbo a Arica, llevando como misión la de sublevar el Alto Perú contra los realistas y batir a éstos con la ayuda de los "montoneros" que lograrse armar y organizar, para lo cual llevaba 2,000 fusiles adicionalmente. "Según los "estados de fuerza", —apuntó Stiglich— el General Rudecindo Alvarado debió llevar al Sur 6,333 hombres. No fue esto, sin embargo, lo que los buques recibieron. Ellos transportaron tan sólo 3,983. El resto se quedó en Lima, por un motivo o por otro... Cada uno de los 20 cañones que llevaba tenía 150 tiros de dotación. Cada soldado llevaba tan sólo 100 tiros encajonados y 50 en cartucheras. Se esperaba que en el Sur se incrementaría el ejército (otro error) y que se llevaba en cajones 2,000 fusiles, extras para dar y formar montoneros"⁹.

A grandes rasgos pues, la Marina de Guerra de la naciente República Peruana prestó toda la ayuda posible a las tropas expedicionarias de Intermedios, transportándolas hasta el Sur, convojándolas durante el viaje, desembarcándolas sin novedad y procediendo a establecer —dentro de sus alcances y desde Pisco a

Cobija— el bloqueo de los puertos y caletas conforme a las instrucciones oficiales.

EL DESASTRE TERRESTRE DE ALVARADO

La División militar que mandaba en jefe el general argentino, D. Rudecindo Alvarado, habiendo desembarcado en Arica permaneció inactiva durante bastante tiempo mientras se organizaba. Esta inercia dio la oportunidad a los realistas para que le tendieran una celada. El general español Valdez amagó a las tropas patriotas como intentando atacarlas, pasando luego a retirarse hacia Moquegua y luego a Torata, después de haberse comunicado con Canterac y avisado a La Serna.

Alvarado, al perseguir a los enemigos cayó en la trampa que se le había tendido. El 19 de enero de 1823 se trabó en combate con Valdez, pero, con precisión extraordinaria, las tropas de Canterac acudieron al campo de batalla y completaron la derrota de Alvarado. Habiendo perdido éste unos 700 hombres se retiró a Moquegua. El 21 se vio obligado a entrar nuevamente en acción —muy honrosa para ambos lados— pero que casi destruyó a los efectivos patriotas ante la vigorosa ofensiva de Valdez y Canterac.

El general Alvarado pudo apenas reunir unos 800 hombres de sus dispersas tropas, para embarcarlas en Ilo y luego enmendar su rumbo hacia Iquique. Pero como en este último puerto se hallaba el general realista Olañeta, una pequeña partida patriota que intentó desembarcar fue exterminada al llegar a la playa. Allí perecieron los sargentos mayores La Rosa y Taramona quienes, sin rendirse, se arrojaron al mar y no alcanzaron los botes que ya bogaban para ampararse mar afuera contra el fuego enemigo. Así fracasó también la Segunda Campaña de Intermedios como era de esperarse.

EL SIGLO XIX: REAPARECE EL CORSO EN EL PERU

Alboreando el siglo decimonónico, Inglaterra y Francia se hallaban en guerra. Cuando el ministro y Generalísimo de los Ejércitos de España, D. Manuel Godoy, se vio obligado a firmar el tratado de 1803 para ayudar financieramente a Napoleón Bonaparte, la agresión de la flota británica se hizo viva contra los españoles y forzó a su monarca, el rey Carlos IV, a establecer la Nueva Alianza hispano-francesa así como a declarar la guerra a Inglaterra en 1804.

Tres años más tarde —encontrándose el H.M.S. *Cornwallis* en Madrás, sobre las costas de Coromandel— su comandante, el marino británico Jonsens, recibió la orden escrita para alistar su

buque en son de guerra e incursionar en el Pacífico en calidad de corsario inglés, con la misión de hostilizar el tráfico marítimo de España y atacar su más prominente colonia sudamericana: el Perú.

"El *Cornwallis* —apuntó el historiador peruano César García Rosell— era un navío de alto bordo, con 15 cañones de a 18 por banda, 8 obuses adicionales y una tripulación que llegaba a los 350 hombres"... "El *Cornwallis* sería por lo tanto el último corsario inglés que visitó Sur América, ya que con posterioridad a la presencia de este buque armado en corso, la bandera inglesa sólo se hizo presente en cruceros amistosos a los pueblos americanos, ya en plena insurrección contra el dominio español"¹⁰.

D. José Fernando de Abascal y Sousa, Marqués de la Concordia; al recibir la noticia de la incursión corsaria inglesa, envió con rumbo al Sur a la fragata *Jesús María y José* al mando del capitán D. Joaquín Millet; el primer encuentro con el *Cornwallis* tuvo lugar el 21 de febrero de 1807 en aguas aledañas a Nazca y duró desde las 08.00 hasta las 17.30 hrs. aproximadamente. Apuntó García Rosell que los resultados de la jornada de Nazca fueron... "iguales para ambos lados: el buque peruano recibió varios disparos de palanqueta que le dañaron el mastelero, causando algunas bajas en los artilleros y rompiendo las jarcias; el fuego de metralla inutilizó a varios hombres. Por su parte el corsario salió con la jarcia hecha pedazos, y varios impactos en el casco que perforaron su revestimiento de cobre. Al caer la noche se perdió de vista"¹¹.

Posteriormente, al parecer, dos bergantines de la misma bandera se unieron al *Cornwallis*. Aquella división fue avistada frente a Chancay el 27 de julio. En esas aguas atacó al *Avilés*, persiguió a la fragata *Orué* y abordó a la *Atlántica* logrando apoderarse de ella. Meses después y siempre siguiendo un lento viaje hacia el Norte, el *Cornwallis* navegando en columna con el *Charlton* que mandaba el capitán West y el *Ceren Botin* a órdenes de su comandante, Clark, se cruzaron durante la travesía con un barco que enviaba el Virrey de Nueva España (México), D. Pedro de Garibay, llevando a su colega del Perú la noticia acerca del cese de las hostilidades entre los países en guerra —4 de julio de 1808— "por cuanto España era ya amiga de Inglaterra y su aliada, en su lucha contra Napoleón".

SURGEN DURANTE LA EPOCA EL CORSO ARGENTINO, PERUANO Y ESPAÑOL

Mientras alboreaba nuestra independencia —y en los años que siguieron al caso inglés acabado de citar— los realistas, por haber perdido el dominio del mar y hallarse sosteniendo batallas en tie-

rra contra los patriotas mientras esperaban el auxilio naval que tanto necesitaban, decidieron también ejercitar el corso esporádico sobre las aguas del Pacífico. Optaron así por ejercer una suerte de "guerrilla marinera" que, debido a sus escasas posibilidades marítimas, hostigara a nuestros buques mercantes, abordase a los más débiles y los despojara de sus cargas, con el fin de abastecerse de provisiones, pertrechos y aún de armas si les era posible.

Pero antes de que tal determinación se tomara, ya los corsarios argentinos habían hecho uso de la iniciativa. Ello había ocurrido entre los años de 1815-1826, lapso durante el cual el gobierno platense había emitido las respectivas patentes oficiales para el propósito patriota e independentista, según consta en el "Reglamento Provisional de Corso y Patentes de Corso" de la hoy República Argentina¹².

Como dato curioso, entre los primeros que solicitaron dichas patentes apenas se emitieron, figuraban D. Guillermo Brown para la *Hércules* y el *Trinidad*; también D. Hipólito Bouchard —quien más tarde serviría en nuestra marina— para el *Halcón*. El último de aquellos solicitantes que obtuvo patente el 3 de enero de 1826, fue el armador D. Juan Pedro Aguirre para el *Chacabuco*.

Resulta pues indudable que el corso argentino nació como primero de este tipo de quehaceres navales en Sudamérica al alborear el siglo XIX.

En lo referente al Perú durante la lucha por conseguir su independencia, algunos pasos también se dieron acerca de asuntos muy similares. No solamente sobre el empleo de su naciente Marina de Guerra, sino respecto de la captura de presas declaradas como "buenas" luego del correspondiente juicio. Durante el Protectorado de San Martín, como ejemplo, se aprobó el "Reglamento Provisional de Presas"¹³.

Ahora bien, ejerciendo la Presidencia de la República de la Riva Agüero, deseando éste aumentar los alcances de nuestro poder naval mediante el ejercicio adicional del corso, en uso de sus facultades gubernativas extendió una invitación a los extranjeros con el fin de que pudiesen actuar como corsarios contra el tráfico marítimo realista: en la "Gaceta del Gobierno" de aquel entonces se les prometía oficialmente "...la rebaja de derechos de introducción de los efectos apresados", esto era decir, que se les otorgaba una ventaja de carácter económico en tanto "...puedan prestarse al servicio del estado hostilizando a los españoles en cualquier punto del globo donde estos tengan propiedades"¹⁴.

Y se tomó esta medida por varias razones que resultan fáciles de enumerar dentro de la interpretación histórica: a).-Porque las pocas unidades con que contaba nuestra naciente escuadra no resultaban suficientes; b).-Debido a que una de sus principales ta-

reas resultaba, sin duda, tanto la de brindar cobertura naval a las tropas luego de transportarlas a los puertos "Intermedios", cuanto la de bloquear éstos desde Pisco a Cobija, c).-A que nuestros buques de guerra tenían, además de los ya citados quehaceres, que impedir el contrabando que tanto daño le causaba al erario.

Un caso típico acerca de esta última obligación naval acabada de citar, así como de los malos entendidos y molestias que acarrea, se retrató en el informe escrito que elevó al Director General de Marina, Mariscal de la Cruz, el comandante de la *Sacramento* (pailebote aparejado como goleta, y que seguía con su nombre primitivo pese a haberse rebautizado con el de *Castelli*). Fueron sus palabras en aquella ocasión:

"Con fecha 7 // del que nos rige al oponerse el sol descubrí en el puerto de Arica 4 Buques, y alas 4 de la mañana me acerqué á tiro de cañón y les hice las señales de noche, y no tube contestación ninguna. Aguardé hasta el día y divisé que dichos Buques no mostraron Pavellón ninguno. Fuí en persona con el bote armado á proa de los referidos Buques, y dí fuego a los soldados que estaban en la playa, y regresándome pa' la Goleta de mi mando, vino un bote con un oficial del Navío y me preguntó que buque era el mío, y estando informado le pregunto yó que Buques eran esos que estaban en el Puerto, y me contestó que el Navío *Franquin* (*) de los Estados Unidos, la Fragata de Comercio *Cantón*, el Bergantín *Perla*, y el Bergantn. *Sera*, Inglés = Por la tarde determiné fondearme ala parte de adentro inmediato al Pueblo, al que le comencé á dar fuego con el obgeto de impedir que la Fragta. *Cantón* no desembarcase sus efectivos = Estas operaciones y mi poca fuerza me condujo á este Puerto p.a poner en conocimiento de V.S. =

Dios gue. á V.S. mos. a.os. Callao junio 24 de 1822 = José Wickman Comand.te = S.D.C.G. de Marina.

El mariscal, D. Luis de la Cruz, cursó a su vez el referido informe al Ministro de Guerra y Marina —quien todavía era Montegudo— dándole a conocer el hecho. También le manifestó que se había reconvenido al comandante Wickham "sobre haber hecho fuego en Arica sin antecedentes", expresándole que la respuesta de éste dio como explicación "que fue por las gentes que

(*) El autor interpreta este nombre como un *lapsus cálamí*. A su juicio debió escribirse *Franklin* y no *Franquin*.

habían en Playa comerciando con los Buques estacionados allí, y que quando se vino el Comandante de la *Motézuma* (sic) y la goleta *Prosperina*, no recibió órdenes, porque ni aun le noticiaron su venida"¹⁵.

A través de la noticia anterior que cursara de la Cruz a Montegudo —cuyo texto aparece sintetizado— se nota claramente el escaso cuidado que, aún en el despacho del Director General de la Marina, se ponía para nominar correctamente los buques que integraban nuestra escuadra; si bien se escribe correctamente el nombre del aborígen Emperador de México: *Motézuma* (como probable epónimo de la goleta), se llama *Prosperina* a la nave que era conocida como *Proserpina*.

Al iniciarse la tercera década del siglo XIX, habiendo perdido los realistas el dominio del mar debido tanto al arribo de las fuerzas navales que conformaron la Expedición Libertadora del Perú, cuanto a la rápida integración de nuestra escuadra perteneciente a la Marina Estatal, el virrey La Serna y sus asesores militares resolvieron recurrir a ejercitar operaciones de corso contra el tráfico, marítimo patriota o extranjero, tanto con fines de hostigamiento como para aprovisionarse de armas, pertrechos y vituallas. Puede considerarse que la base de operaciones española y principal fue San Carlos de Chiloé.

Las intervenciones corsarias españolas se agudizaron durante el año de 1823, cuando ya el Protector San Martín había proclamado oficialmente nuestra independencia el 28 de julio de 1821. Tales operaciones resultaron exitosas en líneas generales, prolongándose —tal vez por el provecho obtenido y las esperanzas no descartadas aún— hasta los tiempos de Bolívar, esto sería decir, hasta épocas posteriores a la batalla de Ayacucho (9 de diciembre de 1824), y llegando a registrarse algunos casos de corso español así como prórrogas de patentes corsarias en 1826, desde que no obstante haberse sellado la libertad de la América del Sur en tierra ayacuchana, el brigadier D. Ramón Rodil, haciendo caso omiso a la Capitulación de Ayacucho, se mantuvo tercamente sin rendir la plaza del Callao a pesar de hallarse bloqueado por las escuadras del Perú, Chile y Colombia, y sitiado por el ejército unido Perú-Colombiano que mandaba el general Bartolomé Salom. Recién llegó a capitular el 23 de enero de 1826.

Así, por ejemplo, la "Gaceta del Gobierno" del mes de mayo califica a la goleta *Quintanilla* como "corsario enemigo"¹⁶.

Información de importancia esclarecedora acerca de las correrías de la mencionada nave, efectuadas con alguna anticipación a la calificación de "corsaria" que derivase del párrafo anterior, nos es ampliada por el acucioso historiador José A. de la Puente y Candamo al apuntar lo siguiente:

"En el suplemento al número 1 del *Correo Mercantil*, del 9 de enero de 1824, aparecen detalles sobre la llegada al Callao, el 7 de enero, del bergantín americano *Frederick*, procedente de la altura 16°50' Sur "...donde fué prisionero estando á la vista de Mollendo". Afirmase que el Capitán "...fue sorprendido... por la goleta de guerra española *Quintanilla*...", su gente transbordada al corsario, quitándole el bote y parte del cargamento. La goleta de guerra tiene cinco presas hechas en siete días: "...La fragata inglesa *Stannmore*, el bergantín inglés *Catherine*, el bergantín nacional de Colombia *Rita*, la goleta nacional *Masa* y otra del Estado de Chile que ignora su nombre"¹⁷.

De que el corso español se hallaba decidido a todo, no cabe la menor duda. En aquellas épocas apremiantes no titubeaba en ejercer el corso únicamente contra barcos nacionales; también lo hacía contra otros que no eran peruanos y enarbolaban distintas banderas de diferentes nacionalidades. La goleta *Quintanilla* (que en realidad era un bergantín-goleta, cuyo nombre primitivo había sido *Nuestra Señora del Carmen*), tenía una dotación de 60 hombres, montaba diez carronadas de a 12 y poseía 2 culebrinas. Refiriéndose a dicha nave tan peligrosa para el tráfico marítimo, apuntó también el historiador de la Puente y Candamo: "Entre sus presas este corsario parece que captura, el 12 de enero de 1824 a la fragata mercante francesa *La Vigie*...", entre Salinas de Huacho y el Pelado". El mismo autor, fundando su opinión en fuentes de la época, se inclina a estimar "que el volumen obtenido de las presas del corsario español alcanza a 300,000 pesos"¹⁸.

Otros barcos españoles dedicados a los mismos trajines fueron el *Constante*, el *Moyano* (que capturó a la fragata *Jerezana*), el *Cometa* y el bergantín-goleta *El Firme de Cádiz*. En aquellos tiempos el trabajo de aparejar como goletas a buques de menor velamen, tornábase ventajoso porque aumentaba la superficie de lonas izadas y, de consiguiente, facilitaba el mejor aprovechamiento de brisas y vientos así como las maniobras y la velocidad.

Sin embargo, y no obstante los repetidos ataques corsarios de los realistas —cuyo barco más osado y eficaz fue sin duda la *Quintanilla*, armada en San Carlos de Chiloé— los patriotas, aunque con menor éxito, no cesaron tampoco en oponerse a aquella guerra indiscriminada de corso ejecutada a ultranza. El bergantín peruano *Congreso*, cuyo comandante Jorge Young en unión de su segundo jefe, el limeño Manuel García, acababan de salvar su buque en pleno maremoto habido recientemente en Valparaíso, picando la arboladura y cercenándole los mástiles mientras casi un cuarto centenar de barcos se varaban o perdían irremisiblemente.

mente, una vez que lo hubieron reparado convenientemente zarparon con rumbo a Arica. Allí capturaron a cañonazos al pequeño corsario realista *Vigía* (que había sido de origen francés). Reclamado éste por un bergantín de guerra de la misma nacionalidad que luego se presentó en la rada ariqueña, Young desestimó el pedido y le contestó al solicitante que dicha reclamación debería hacerse de gobierno a gobierno.

Finalmente, y habiendo zarpado el *Congreso* con rumbo a Quilca, hizo que varase la *Emprendedora* que fue incendiada. Luego cañoneó a la *Quintanilla*, que, defendiéndose, logró escapar del ataque¹⁹.

LA TERCERA CAMPAÑA DE INTERMEDIOS Y EL APOYO NAVAL

El Presidente de la República, D. José de la Riva Agüero, había ascendido al poder supremo en circunstancias poco menos que caóticas. Tanto el Congreso como la Junta Gubernativa, con su ostensible indolencia, contribuyeron a crear una suerte de raquitismo moral que se retrataban en el descontento popular, algaradas callejeras y diversas pugnas dentro de la política interna; una división auxiliar del ejército colombiano que fuera enviada como refuerzo para los patriotas, optó por regresar a su país en enero de 1823 y sin cumplir su principal objetivo; el ejército peruano acantonado en Lima bajo las órdenes del general Arenales, careciendo hasta de lo más preciso y sin ser pagado, amenazaba con levantarse por obvias razones que mantenían en constante tensión a su jefe. Cuando llegó a la capital la noticia acerca del desastre sufrido en la Segunda Campaña de Intermedios y sobre la derrota de las tropas comandadas por el general argentino D. Rudecindo Alvarado, el descontento existente sobrepasó todos los límites soportables.

El general Arenales, no deseando asociar su nombre ni su prestigio con el hecho de una sublevación militar, renunció al mando que ejercía, puso el ejército en manos de Santa Cruz y se retiró del Perú apenas le fue posible. Esta peligrosísima situación fue la que trajo consigo el llamado "Motín de Balconcillo" que, ante la presión de los jefes militares sobre el Congreso y la Junta Gubernativa prohijada por éste, trajo como consecuencia el nombramiento de D. José de la Riva Agüero como el primer Presidente de la República Peruana, y adicionalmente, su ascenso al alto rango de Gran Mariscal de los Ejércitos del Perú.

Como ya se ha visto en páginas anteriores, el nuevo gobernante —quien aquilataba debidamente los méritos de Guise— le confirió el mando de la Escuadra Republicana, sabiendo que este

ilustre marino y fundador de nuestra Institución Naval era el hombre adecuado, fuera de que ostentaba el grado de Contralmirante que le había otorgado San Martín desde septiembre de 1822, días antes de que el Protector se retirase definitivamente del Perú.

Riva Agüero no escatimó esfuerzo alguno para alistar la Tercera Campaña de Intermedios. Acordó con Bolivia y Chile el envío de dos divisiones auxiliares de ayuda; contrató un empréstito urgente en Londres que le facilitó los recursos vivos que necesitaba con tanta urgencia; expidió las órdenes convenientes —tanto al ejército como a la marina— para que se coordinara y alistara todo lo concerniente a la campaña por emprenderse, y, en fin, decidió que ésta comenzara a mediados del mes de mayo de 1823. Sus mandos, tanto en la mar como en tierra, fueron bien seleccionados: Guise, en todo lo relacionado con el aspecto naval; Santa Cruz y Gamarra, en lo pertinente al ejército.

Los buques que transportarían a las tropas, armamento y vituallas —que eran mercantes acondicionados y serían casi los mismos ya utilizados en la expedición precedente— conformaron una división que se puso a órdenes del Capitán de Navío D. Manuel Loro. Este jefe de origen jamaquino, cuya experiencia en asuntos de mar era bien conocida desde los albores de nuestra independencia, habíase desempeñado antes en el mismo puesto cuando Cochrane aún se hallaba en nuestras aguas; también había sido Comandante de Arsenales en el Callao. Su mando sobre los barcos que integrarían el convoy de transportes, estaba supeditado al ejército por el vicealmirante Guise, tanto por razones jerárquicas cuanto por ser este último el Comandante General de la Escuadra de la República. Los buques de guerra no solamente llevaban la misión de proteger al convoy durante la navegación y el desembarco de las tropas en Ilo, sino también tenían la tarea de bloquear los puertos y caletas que debían ser vigilados.

Como ya se expresó, tanto el desembarco de los efectivos militares como el desembarco del material de guerra se harían en el puerto sureño de Ilo, debido a que el principal objetivo de la expedición era el Cuzco, por ser esta plaza... "el centro de acción, de recursos y el granero —puede así decirse— de los realistas, y a la vez levantar el espíritu de insurrección en el Alto-Perú"²⁰.

Apuntó el historiador naval Vegas García, refiriéndose al apoyo naval que se prestó al ejército en dicha oportunidad, lo siguiente: "La escuadra de Guise se componía de *Protector*, *Limeña*, *Congreso*, *Macedonia* y *Castelli* al mando de los comandantes Biset Adison, García del Postigo, Prunier, Yladoy y Gordon Robertohn (sic). La barca *Santa Rosa* mandada por su dueño Bouchard era el buque proveedor y los transportes se pusieron a órdenes de Loro que ya dijimos ingresó al servicio en 1821"²¹.

Las tropas expedicionarias cuyos efectivos alcanzaban un total de 5,100 hombres, luego de desembarcar se dividieron en dos fuerzas con el fin de marchar sobre La Paz y Oruro, en el Alto-Perú, logrando ocupar ambas ciudades que constituían parte integral de sus principales objetivos. Mientras tanto Guise navegaba hacia Arica con los buques bajo su mando, prestando así la cobertura naval necesaria al ejército que continuaba desarrollando la campaña terrestre ya emprendida. La lucha se inició el 7 de junio de 1823 con el sangriento asalto a la plaza ariqueña. Esta circunstancia obligó a la escuadra a establecer su base de operaciones en aguas de Arica, supeditándose a los requerimientos y vicisitudes que naturalmente ocurrirían durante el desenvolvimiento de las operaciones militares.

De otro lado, al enterarse las fuerzas realistas del fuerte e inevitable desguarnecimiento que había sufrido la capital a raíz del envío de tropas al Sur, el general realista Canterac aprovechó dicha oportunidad para iniciar otra campaña sobre Lima. Levantando sus campamentos de Jauja marchó hacia su objetivo. Por ese tiempo acababa de llegar un apreciable refuerzo de 3,000 soldados colombianos enviados por Bolívar, lo que decidió al presidente Riva Agüero a nombrar a Sucre —quien hallábase entre nosotros— General en Jefe del Ejército Unido, mientras que el gobernante, con los disminuidos efectivos que pudo reunir y alistar rápidamente, se acantonaba en las vecindades del Callao para oponerse a cualquier sorpresa de las que acostumbraba a prodigar la reconocida estrategia del general español Canterac. Sucre se resistió.

Ante el inesperado cambio de la situación que el arriba citado jefe realista encontró al bajar de las serranías sobre nuestra capital, permaneció con sus tropas asediando a Lima cerca de un año. Apremiado por mensajes de La Serna para que marchase hacia el Sur, decidió replegarse hacia el Centro del país. Desde su nuevo emplazamiento le envió una fuerte división al mando del general Valdez, con la misión de reforzar a los realistas para oponerse a las tropas patriotas de Santa Cruz y Gamarra, que debiendo hallarse juntas como era lógico suponer, habían sido erróneamente divididas al proceder contra La Paz y Oruro.

Otra movilización de transportes navales venía a sumarse a la recargada labor de la escuadra: Sucre tendría que movilizar muy rápidamente también sus efectivos para acudir en auxilio de Santa Cruz, operación que, para ser veloz y oportuna, habría de hacerse por vía marítima para no resultar extemporánea, desde que la misión del joven general venezolano era la de operar sobre el flanco mismo de los realistas posesionados del Sur. Así se procedió pese a que, como se verá más adelante, las vicisitudes militares poste-

rios obligaron al valiente cumaneño a ordenar la retirada de sus tropas y su reembarco por Quilca, con el fin de no permitir que la ofensiva realista aniquilara a su división.

Mientras tanto se sucedían en la capital menudas contiendas civiles, se ahondaba el abismo de la anarquía más clamorosa y la situación se tornaba casi caótica. Meses antes —cuando Sucre había llegado al Perú como ministro plenipotenciario de Bolívar— ya había escrito al Libertador con fecha 15 de mayo de 1823: “El ejército no tiene jefes; el país está dividido en partidos como están las tropas de los diferentes Estados que lo forman; el Congreso y el Ejecutivo están discordes y esto no puede tener buen resultado; no hay subsistencias para la tropa y las pocas que se adquieren se invierten mal... en fin, mil males asoman para presagiar que todo se desbarata y en un desmoronamiento la división de Colombia será parte de las ruinas”. Y agregaba en la misma carta: “Yo he tratado de que, sea como sea, haya un decreto del cuerpo legislativo solicitando la venida de Ud.”²².

Posteriormente, cuando Sucre fue encargado por Riva Agüero del mando en jefe del ejército peruano-colombiano, al hacerlo renunció a un atributo que correspondía al Poder Ejecutivo que él ejercía como Presidente de la República, entregándolo a un general extranjero que pasó a ostentar el poder militar; de otro lado, mientras las fuerzas de Sucre desanimaban a Canterac frente a Lima, el Presidente de la República Peruana se acantonó en el Callao como ya se ha visto, llegando al extremo de alojarse en el castillo de la Independencia —con toda su familia y una escasa fuerza militar— quedando dicha fortaleza guarnecida por tropas colombianas. Esta actitud, que le hizo ponerse a merced de Sucre en forma asaz pueril, resultó sumamente criticada por sus opositores políticos y contribuyó a disminuir el concepto que merecía por sus innegables valores personales en vista de su inocencia militar.

ZEPITA. CONCLUYE LA TERCERA CAMPAÑA DE INTERMEDIOS

Habiendo llegado a los cuarteles de La Serna la bien armada división que le envió Canterac y que se hallaba bajo el mando del general Valdez, se decidió emprender una acción bélica directa contra el ejército patriota a órdenes de Santa Cruz, para lo cual las tropas de Valdez —siguiendo las instrucciones del propio La Serna— desplazó sus efectivos por la vía Sicuani-Puno en búsqueda de las fuerzas independientes.

El 25 de agosto de 1823 tuvieron lugar los primeros contactos entre las vanguardias, entrándose en combate casi de inmediato. La batalla de Zepita se empeñó y sostuvo con mucha bravura por

ambos bandos, teniendo Santa Cruz la ocasión de derrotar al renombrado general español Valdez. "El triunfo se declaró por los patriotas gracias a su caballería que arrolló en el llano a la infantería contraria cuando ésta acababa de bajar de las alturas, en persecución del centro de la línea opuesta"²³.

Sin embargo, aquella victoria resultó infructuosa y no se siguió explotando en favor de los patriotas. A raíz del revés experimentado en Zepita, La Serna y Olañeta se reunieron en el Alto-Perú, y reorganizando sus efectivos, emprendieron la persecución de Santa Cruz después de burlar su consiguiente ofensiva. Así le obligaron a retirarse hasta Moquegua y luego a Ilo, arribando a este último puerto con menos del tercio de las tropas con que inicialmente había contado.

De otro lado el ejército que mandaba D. Antonio José de Sucre —que transportado por mar se encontraba ya ocupando Arequipa— no alcanzó a prestar la ayuda que necesitaba Santa Cruz. Amagado por la vanguardia realista, se vio precisado a reembarcar a su gente en Quilca para no sucumbir ante la ofensiva de fuerzas tan superiores como eran las de La Serna y Olañeta.

Fue pues en dicho momento histórico cuando se volvió a apreciar la oportuna y eficaz colaboración de la escuadra: si no se hubiese contado con la ayuda de los buques, las tropas de Sucre podrían haber sido aniquiladas en tierra. Aquellos barcos fueron sus "tablas de salvación".

De esta manera fracasó nuevamente la última Campaña de Intermedios que se emprendiera contra los realistas desde que, incluso la división chilena que mandaba el general Pinto, en arribando a Arica, tuvo que regresar a su país porque ya todo era inútil.

RIVA AGUERO Y SUCRE: DISENSIONES INTERNAS EN EL PERU

Ya en páginas anteriores se trató acerca de la presencia de Canterac y sus tropas frente a Lima; del asedio de nuestra capital durante casi un año por los realistas; de la cesión del poder militar que en Sucre hizo Riva Agüero —y que fue muy mal vista y sumamente impopular— mientras que dicho Presidente, con sus familiares y escasísimos efectivos, se alojaban en el castillo de la Independencia y dejábase en manos del general de Bolívar atribuciones militares que, en principio, el mismo Sucre se resistió a aceptar, para no mezclarse en nuestra política interna y en espera de que cambiase la situación imperante. Todo esto acontecía a mediados de 1823.

“Nuevamente las tropas realistas ocuparon Lima y sembraron el terror, mediante crueles represalias, y el Gobierno patriota guarecióse en el Callao. Dentro de los muros de la fortaleza comenzó una lucha sorda entre los dos caudillos: Riva Agüero, que representaba el poder pero no la popularidad, y el vencedor de Pichincha que encarnaba la última esperanza del Perú agonizante”²⁴.

El general Antonio José de Sucre acababa de llegar a Lima con instrucciones personales de Bolívar y en calidad de Ministro Plenipotenciario en mayo de 1823. Por ese tiempo se efectuaban en el Callao desembarcos de tropas enviadas desde Colombia, para ayudar militarmente al Perú en sus campañas independentistas con el fin de acabar, lo antes que fuese posible, con las fuerzas militares españolas aún hechas fuertes en el Centro y Sur del país.

La presencia del ejército realista de Canterac el 2 de junio en Lima, produjo la situación acabada de mencionar. Además el Congreso de la República en sesión que tuvo como sede el Callao, dispuso también su propio traslado así como el del Gobierno y los Tribunales a Trujillo, para tratar de hacer frente a la imprevista y angustiosa situación nacional desde aquella ciudad norteña. Fuera de ello, también otorgó dicho cuerpo legislativo el Poder Militar que recayó en Sucre. Este cariz constitucional en su esencia, permitió al ilustre general cumaneño aceptar y jurar el cargo el 21 de julio, a la par de recibir oficialmente el decreto por el cual se le concedieron honores iguales a los que gozaba el Presidente de la República. También el Congreso exoneró del mando supremo a Riva Agüero, cesándolo el 23 de junio, y, adicionalmente, acordó expedirle pasaporte para abandonar el país. Riva Agüero no aceptó esto.

LOS AJETREOS DE LA ESCUADRA ANTE EL CAOS GUBERNATIVO

Debido a la posición adoptada por Riva Agüero, el Congreso dejó en suspenso su última medida del 23 de junio mediante la cual, fuera de exonerarle del mando supremo, también acordó su cesación y su inminente salida del país. En consecuencia el Presidente de la República no perdió el título que ostentaba por lo que..., “al interrumpirse el funcionamiento del Congreso, se dirigió en la fragata *Peruviana* a Huanchaco —apuntó el historiador Basadre— junto con un grupo de funcionarios, en el que había partidarios y opositores suyos, para establecerse en Trujillo (26 de junio). Algunos diputados se embarcaron con el mismo rumbo en otro barco, el *Vigia*. Sucre se quedó en el Callao proveyendo a la defensa de la plaza”²⁵.

Al arribar a Huanchaco y luego a la ciudad de Trujillo el 29 de junio de 1823, Riva Agüero reasumió el mando supremo, organizó un Senado con los representantes disponibles, enfrascándose luego en la tarea de reunir y alistar tropas para que le ayudaran a mantener su débil posición gubernamental.

Mientras tanto el general realista Canterac —luego de asediar la capital durante mes y medio— se retiró con sus fuerzas de Lima no sin llevarse un jugoso botín: plata labrada de las iglesias, gran cantidad de dinero obtenido por cupos impuestos al vecindario, paños y telas de brin, accesorios diversos de la Casa de Moneda, incunables, libros y documentos de la Biblioteca Nacional, etc. Su retirada se llevó a cabo el 16 de junio del año arriba citado y hacia las serranías centrales.

El general D. Antonio José de Sucre —viendo la ocasión de aliviarse de los quehaceres políticos— resolvió encargar del mando supremo que ostentaba a Torre Tagle. Así lo hizo el día 17 personalmente, por considerarle la persona más adecuada en tales momentos de incertidumbre, y llevado también por el conocimiento que acerca de su reemplazante tenía, desde que éste había sido anteriormente Supremo Delegado durante el Protectorado de San Martín y gobernado el país acertadamente, cuando el ilustre argentino se dirigió a Guayaquil para conferenciar con Bolívar. La fracción del Congreso que permanecía en Lima rectificó el encargo dado a Torre Tagle, otorgándole el título de *Jefe Supremo* el día 7 del siguiente mes de agosto. Aquel nuevo mandatario procedió a elaborar la Constitución de la República (existía sólo el Estatuto Provisional). Habiéndose sancionado la flamante Carta Magna el 13 de noviembre de 1823, Torre Tagle fue elegido Presidente. Su juramento para tan alto cargo tuvo lugar el 20 del citado mes.

El Perú tenía pues dos Presidentes en tal momento de su historia: Riva Agüero en Trujillo y Tagle en Lima. Su Congreso también se hallaba dividido en dos facciones: una norteña y otra central.

A causa de los repetidos desastres militares patriotas —desde que las tres Campañas de Intermedios habían fracasado— así como del caos político que se cernía sobre el país y su aún no lograda independencia total, el desconcierto cundía por doquier. Las pagas para tropas y tripulaciones no se cumplían o se retrasaban muchísimo, sobre todo las correspondientes a la Marina de Guerra a la cual se le debían nueve o diez ya devengadas. Al conocerse el desastre de Santa Cruz al Sur del Perú, diversos jefes del Ejército y de la Marina —incluyendo al vicealmirante Guise— “resolvieron llamar a San Martín, comisionando para esto a García del Postigo, marino bien relacionado en Chile y Argentina, y llevar a los derrotados y a la división auxiliar chilena, llegada en esos días, a

ponerlos a órdenes de Riva Agüero en Huamachuco²⁶. Esta reacción era ilusoria y casi utópica, debido a la decisión ya tomada en forma definitiva por el ex Protector del Perú.

El vicealmirante Guise tuvo que zarpar de Arica convoyando de regreso a los transportes. Entre las unidades que venían protegiendo nuestros buques de guerra faltó la *Monteagudo* (otrota dedicada como depósito de españoles desterrados). Durante la navegación entre Ilo y Arica, las tropas que conducía se habían sublevado e impuesto modificar el rumbo con proa al Callao.

Durante una de las singladuras del convoy se encontraron con el *Balcarce*. En él iba el general Pinto quien, con su división chilena, había desistido de ayudar a Santa Cruz y retornaba al Callao. Prosiguiendo su ruta al Norte, el transporte *Mackenna* (retrasado sin duda) fue capturado por el corsario realista *General Valdez* venido desde Chiloé. En Santa Cruz el *Protector* y el *Congreso* desembarcaron las tropas de tres transportes. "Los buques fueron a recalar después (11 de diciembre) a Huanchaco cuyas costas habían estado bloqueando, por orden de Bolívar, la *Monteagudo*, *Limeña* y la goleta colombiana *Guayaquileña*... Riva Agüero ya estaba depuesto y preso en Guayaquil..."²⁷. La entraña nacional había cambiado.

INSTANCIAS HECHAS AL LIBERTADOR: BOLIVAR LLEGA AL PERU

Ya se ha visto, en páginas anteriores, la concreta opinión de Sucre acerca de la imperiosa necesidad de que Bolívar viniese al Perú. Aquél le había escrito, en su carta del 15 de mayo de 1823, respecto de sus gestiones ante el Congreso para que dicho cuerpo legislativo se lo solicitara. Pero estas sugerencias demoraban a causa de la espantosa anarquía que imperaba en el país: el centralismo gubernativo había traído como consecuencia la pugna entre los poderes públicos en la capital, mientras que dos presidentes rivales dentro del mismo territorio, contribuían a que la causa independiente se precipitara y acelerase su caída hacia la ruina total que se veía venir.

La Constitución de 1823, a raíz de la cual había surgido Tagle como presidente, no hizo sino agravar las cosas y ahondar el caos. De pronto, y cuando las mentes de los políticos y militares patriotas se serenaron, se llegó al convencimiento de que el tiempo se estaba perdiendo inexorablemente y en forma peligrosísima para asegurar la independencia definitiva que se buscaba. Solamente un dictador, y en este caso un militar del prestigio que gozaba Bolívar, podría ser el carismático personaje capaz de llevar a un buen logro la difícil tarea que era necesario terminar.

A fines del mes de julio de 1823 —escribió el historiador Aníbal Galindo en su obra "Las batallas decisivas por la libertad"— "Una nueva comisión del Congreso peruano arribó a Guayaquil..., no ya para invitar ni a instar, sino a llevarse a Bolívar para dirigir la guerra".

"El célebre Olmedo, el que después había de inmortalizar su nombre con el "Canto a Junín", que la presidía, le dirigió la palabra en estos términos: "Todos los elementos de ataque y defensa acumulados en el Perú, sólo esperan una voz que los una, una mano que los dirija, y un genio que los lleve a la victoria"²⁷.

El general argentino D. Enrique Martínez, quien era el jefe que sus compatriotas del ejército de los Andes deseaban vivamente tenerlo con el mando supremo de las tropas que efectuaron las Campañas de Intermedios, sobre todo después del definitivo retiro que, por razones ya vistas, hizo San Martín ante el Congreso entregándole el poder antes de abandonar nuestro país, le escribió a Bolívar en mayo de 1823 una carta harto explicativa. Fueron sus palabras:

"Yo no puedo, por más esfuerzos que hago, hacer nada en el estado en que se encuentran las cosas, y sólo usted es el único que podría dar un impulso a la guerra. *El que usted nos mande es en mi opinión el único medio de salvar al país*"²⁸.

Y luego prosiguió el mismo historiador militar recién citado: "Otro jefe argentino, el coronel Juan Lavalle, Jefe de Granaderos a Caballo, dice al edecán de Bolívar, Diego Ibarra, en carta del mismo mes y año: "*Si el Libertador no viene, el país se pierde*: la fortuna le brinda la ocasión de agregar a sus títulos inmortales el de Libertador del Perú"²⁹.

Poco tiempo antes de que Bolívar se decidiera a emprender el viaje que le traería hasta nuestra patria, el ex-Protector le escribió también una misiva en la que se retrataba su preocupación por la suerte de la campaña independentista que aquí se libraba. Se notaba en aquella carta su desinteresada inclinación para animar al ilustre venezolano; su preocupación acerca de la suerte que podría correr la campaña independentista que aquí se libraba, sobre todo debido a la política interna del país y a que las tropas necesitaban un liderazgo militar de indiscutible eficacia; en fin, le pedía continuar la guerra que él había iniciado contra el poder realista —sin mencionar sus esfuerzos ni criticar la mala fortuna que acompañó a sus jefes de ejército— confiando en las dotes de gran caudillo que adornaban a Bolívar. El ya referido Carrera Naranjo exterioriza su interpretación al respecto:

"Y el propio San Martín, entonces en Mendoza —Argentina— once meses después de salir de nuestra patria, el 3 de agosto de 1823, escribe a Bolívar: "Amigo querido: ...Deseo concluya usted

felizmente la campaña del Perú y que esos pueblos conozcan el beneficio que usted les hace". "Obsérvese —prosigue dicho autor— que en momentos que dirigía esta carta, Bolívar se encuentra en Guayaquil, esperando la autorización del gobierno colombiano para marchar a nuestra patria. El Protector conoce esta situación, y por ello sus palabras significan, realmente, su deseo de que el Libertador pase al Perú"³⁰.

Resulta indudable que, además de lo ya expresado, la opinión de muchísimos peruanos, políticos o no, así como la tendencia de los hombres de armas y de la opinión nacional deseaban ardientemente —dentro de una expresión pluralista y extensa— la venida del general Bolívar a nuestro país. Hasta el Congreso de la flamante república hallábase de acuerdo desde que, como ya se acaba de ver, Olmedo (quien integró la comisión a la par de Sánchez Carrión) había sido bastante explícito ante el Libertador, cuando le expuso en Guayaquil el mensaje del Poder Legislativo que le llevó expresamente desde Lima. (Ver nota 27 de este Capítulo III).

Durante las semanas inmediatas que precedieron a la decisión que hubo de tomar Bolívar para trasladarse al Callao, se malgastó precioso tiempo en los afanes del Libertador para llegar previamente a un arreglo pacífico con el rebelde Presidente Riva Agüero. Este intento no llegó a concretarse, por lo que la tarea que tuvo que emprender posteriormente Bolívar se agigantó: 15 provincias estaban en poder de los disidentes (seguidores de Riva Agüero) y más de 20 en manos de los opresores (realistas a órdenes de La Serna). El Libertador no podría pues arribar al Perú y encontrar un campo enteramente sumiso; tendría que tomar medidas inmediatas para lograr establecer el orden dentro del caos imperante, diferenciando a las facciones, poniendo mano dura y actuando dictatorialmente, previa asunción del poder respectivo.

Así llegó el 1º de septiembre de 1823, fecha en que el bergantín *Chimborazo* se puso a la vista del Callao a las 11 a.m. "La recepción que en Callao y Lima se hizo al Libertador Bolívar fue digna de tan alta personalidad. Llegaba muy a tiempo, cuando pronto toda esperanza de reacción habría desaparecido en el ambiente y cuando ya la causa realista, con el desastre patriota del sur, se habría reforzado y tomado el aspecto de un triunfo español"³¹.

LA ESCUADRA ANTE LA NUEVA SITUACION POLITICA PERUANA

Como ya se vió en páginas precedentes, cuando el vicealmirante Guise arribó a Huanchaco con sus naves al venir desde el sur del país, se dió con la sorpresa de que aquel puerto hallábase bloqueado por orden de Bolívar. El correcto y disciplinado Coman-

dante General de la Escuadra, no tenía una explicación clara acerca de lo que estaba aconteciendo. Habiendo comisionado al bergantín *Congreso* para que fuera al puerto de Santa, este buque fue avisado de que había orden de no "auxiliar a buque alguno de la Escuadra, ni trasporte, bajo pena de la vida, con ninguna especie que pudiera necesitar y que además debía reputarse a todos como enemigos de la República"³².

Guise ardió en cólera y escribió de inmediato al Prefecto La Fuente el 17 de diciembre de 1823, diciéndole lo siguiente: "Supuesto que U. reputa a la Escuadra del Perú como enemiga de su mismo país, voy a declarar en estado de bloqueo los puertos comprendidos entre Guayaquil y Cobija"³³.

El desorden imperante en el Perú —dentro del caos que Bolívar trataba de eliminar para que las cosas se normalizaran— arrastraba consigo a la escuadra. Era imprescindible convencerse de que el Poder Naval que hasta ese momento gozaba la República, tenía que contar, entre otras cosas, con un solo gobierno decidido, enérgico y emprendedor. El Estado había venido siendo una hidra bicéfala. Riva Agüero ya estaba cesante, desterrado y preso. Tagle hallábase en el poder y pronto debería someterse a los dictados de Bolívar; el Congreso investiría a éste con la suma del poder público, luego de lo cual entraría en receso. El recién llegado Libertador se convertiría en el amo de la situación

Echando una mirada retrospectiva dentro de la visión del panorama histórico que se examina, a la llegada de Bolívar a Lima el Congreso se volvió a reunir y le invistió ampliamente de la necesaria jerarquía para dirigir en jefe todas las operaciones de la guerra. La acción del ilustre venezolano no se hizo esperar y comenzó a desenvolverse desde noviembre de 1823 por más de un año; "su ímproba y gigantesca labor —apuntó Carrera Naranjo— puede representarse con la gruesa línea roja de un itinerario dibujado sobre el mapa del Perú. Estos son los hitos de su recorrido: Lima —Pativilca-Marca-Recuay-Huaraz-Yungay-Pallasca-Huamachuco-Cajabamba-Cajamarca... , etc."³⁴. Fue justamente desde esta última ciudad y antes de dirigirse a Trujillo que Bolívar, atento no solamente a su campaña terrestre sino también a la importancia de conservar organizado nuestro Poder Naval que estaba siendo fuertemente afectado por el desorden político, escribió para que se aplazaran todas las medidas ya dictadas contra la escuadra en el litoral norteño, hasta que él y sus tropas llegaran a Trujillo. El libertador no veía bien a Guise quien, por su lealtad mantenida hacia Riva Agüero, había venido siendo considerado por él como uno de los jefes disidentes. Sin embargo, hallábase dispuesto a detener la inminente caída que amenazaba dar al traste con la escuadra.

En este intervalo se vio obligado a recapacitar acerca de la nueva situación política que atravesaba el país, sobre la necesidad de ordenar sus ideas, y, sobre todo, respecto del nuevo rumbo que era indispensable tomar para seguir sirviendo con honestidad al Perú y a su causa independiente. Habían cambiado los hombres que encabezaban el gobierno, pero Guise era el mismo. "Felizmente —apuntó Vegas García— Bolívar detuvo la caída. Desde Cajamarca escribió que todo se aplazara hasta su llegada a Trujillo, y fue obedecido y reconocido por Guise, como gobernante del Perú"³⁵.

Debe recordarse que el Congreso, "...no creyendo bastante amplios los poderes que le confiriera —a Bolívar— el 10 de septiembre de 1823, le investió con la suma del poder público el 10 de febrero de 1824, poniéndose en consecuencia en receso"³⁶.

Refiriéndose a la carta de respuesta a Guise, el Libertador definió cabalmente el Poder Naval al escribir: "El Capitán Spry ha puesto en mis manos la muy agradable nota de U.S.H. Por ella quedo instruido que U.S. está pronto para ejecutar las órdenes que se le comuniquen en obsequio de la causa del Perú que tanto necesita de los buenos oficios de sus servidores y *muy particularmente de la Escuadra que defiende sus costas, su comercio y el dominio del Pacífico*"³⁷.

Cuando aún no se conocían en Lima los resultados de la derrota de Santa Cruz en el sur del país, el flamante gobierno de Tagle intentó limar asperezas con Guise y su escuadra. En una carta firmada por el nuevo Ministro de Guerra y Marina, se le decía así:

"Desde el momento en que S.E. —refiriéndose al Marqués de Torre Tagle— fue colocado al frente de la administración del país, fijó su vista en esa escuadra y muy especialmente tuvo en consideración el mérito de U.S., por lo que le expidió el título de Vice-Almirante. S.E. desea ahora, vivamente, que la fragata *Protector* venga al Callao. Su venida tiene objetivo muy importante a la causa del Perú, y así, se servirá U.S. abreviarla cuanto sea posible. El aspecto de los negocios es muy halagüeño. Las miras ambiciosas de Riva Agüero han encontrado un ante-natural invencible en S.E. el Libertador Simón Bolívar, que está en Lima, y los planes de la campaña se van desarrollando con energía y rapidez. Allá no tiene objeto de estar la *Protector*, cuanto el ejército patriota está en el corazón del Perú, con Santa Cruz, y la *Protector*, acá, debe servir sobremanera a las operaciones que van a principiar".

"Algo se tramaba para quitar a Guise el mando de la Escuadra"³⁸.

Notas al capítulo III

1. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*. Lima, (Miraflores) 1968. Sexta edición. T. I, pp. 28-29.
2. ZULETA, Celso... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920. Segunda edición, p. 44.
3. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929, p. 20.
4. *Ibidem*. Op. cit., p. 19.
5. ELIAS MURGUIA, Julio... *Fuentes para el estudio de la Historia Naval del Perú*. Callao, 1962. T. II, pp. 343-344. Talleres Imprenta de la Marina.
6. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes*. Lima, 1831. T. I, p. 337, N° 82.
7. *Ibidem*. Op. cit. (T. I, p. 349, N° 82).
8. STIGLICH, Germán... *Crónicas de la Marina en el Perú*. Lima, 1923. Diario "LA CRONICA". Cap. XXIII, ed. 13 mayo.
9. *Idem*.
10. GARCIA ROSELL, César... *El último Corsario del Pacífico*. Lima, 1968. Diario "EL COMERCIO". Vide: VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1969. T. II, pp. 100-101.
11. *Ibidem*. Op. cit., p. 102.
12. ESCUELA DE GUERRA NAVAL A.R.A... *Reglamento Provisional de Corso y Patentes de Corso*. Buenos Aires, 1941. Publicación E.G.N., M.C. N° 7. Ejem. N° 13. En: Biblioteca del Museo Naval del Perú.
13. QUIROS, Mariano Santos de... Op. cit., Lima, 1831. T. I, N° 108, pp. 193-195.
14. GACETA DEL GOBIERNO... Lima, 1823, 7 de mayo. N° 37.
15. MUSEO NAVAL DEL PERU... Callao, 1822. Doc. de Archivo: Goleta Sacramento. Dirección General de Marina.

16. GACETA DEL GOBIERNO... Lima, 1824, 22 de mayo. N° 22.
17. DE LA PUENTE Y CANDAMO, José Agustín... *Historia Maritima del Perú*. Lima, 1974. T. V. Vol. I, pp. 604-605.
18. Idem. Op. cit.—Vide: D.A.S.M.— T. XII, p. 377.
19. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., pp. 23-24.
20. ZULETA, Celso... Op. cit., p. 47.
21. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 47.
22. BASADRE, Jorge... Op. cit., p. 35.
23. ZULETA, Celso... Op. cit., p. 48.
24. ALAYZA Y PAZ SOLDAN... *Mi País*. Lima, 1945. Cuarta Serie, p. 67.
25. BASADRE, Jorge... Op. cit., p. 40.
26. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 22.
27. ZULETA, Celso... Op. cit., p. 49.
28. CARRERA NARANJO, Abel... *Campaña Militar de Bolívar en el Perú*. Lima, 1971.—Vide: *La Independencia Nacional: "Conferencias dictadas por encargo de la Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú"*. Segundo Ciclo, p. 146.
29. Idem.
30. Ibídem... Op. cit., p. 147.
31. STIGLICH, Germán... Op. cit. Cap. XXX.
32. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 22.
33. Ibídem... pp. 22-23.
34. CARRERA NARANJO, Abel... Op. cit., p. 145.
35. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 23.
36. *Incas, Virreyes y Presidentes del Perú*. Lima, s/f. Imprenta "Iberia". Sobretiro de: *Historia General de los Peruanos*, p. 136.—Ed. Peisa (cuidado de la edición: Gustavo Siles).
37. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 23.
38. STIGLICH, Germán... Op. cit., Lima, 1923. Diario "LA CRONICA", cap. XXX.

Capítulo IV

En los tiempos de Bolívar. La escuadra de la República Peruana acata la autoridad Gubernamental y militar del Libertador. Guise: boceto de su semblanza parcial.

GUISE Y BOLIVAR: EL ACATAMIENTO DE LA ESCUADRA

El caos gubernamental que la idiosincrasia hispanoamericana había desatado dentro de la corriente independentista, era indudablemente un problema difícil de comprender para la mentalidad británica de Guise. Ya se ha visto que al arribar éste con su escuadra a Huanchaco encontró serias dificultades con las autoridades militares de Trujillo, entredichos con ellas y hasta hubo amenazas tanto de uno como de otro lado. El poder marítimo peligraba desde que el general La Fuente, quien había apresado a Riva Agüero llegó a negarle toda clase de auxilios al almirante, por lo que éste, llevado de su lealtad para con el presidente depuesto, amenazó con bloquear los puertos situados entre Guayaquil y Cobija con el fin de restablecer la autoridad de Riva Agüero. Una de las actitudes violentas de Guise, al comunicársele que tan ingratas medidas eran consecuencia de las órdenes del propio Bolívar, fue la de libertar a todos los prisioneros del *Terrible* (uno de los barcos que había capturado como corsario y contrabandista de armas para los realistas), logrando con ello que se recapacitara acerca del inadecuado trato que, en el Perú, se le estaba dando a la propia escuadra de la República. El Contralmirante hallábase fuera de sí e indignado.

“En eso, —apuntó Stiglich— llegó a Guise, recién, la noticia de su ascenso por Torre Tagle, y también una comunicación de Bolívar (probablemente aquella en que tan bien define el Poder Naval y que se citó en el capítulo anterior). Guise, maravillosamente, con esto tan sólo, recobró su serenidad, que la tenía entera-

mente descarriada, al extremo de que se podía decir que estaba fuera de sentido. Y no era para menos, dada la situación del país, tan extraña y fuera del criterio inglés, y del modo de ser de las nacionalidades"¹.

"La situación de la Marina, en la parte moral, por entonces y a pesar de todo, era excelente. Principalmente, todos los buques navegaban. Esto sin embargo, no era debido al gobierno, casi, sino a Guise que procuraba a sus buques, en cualquier forma, todo cuanto ellos requerían, mediante su celo y el interés también que todos sus subordinados —añadió Stiglich a quien seguimos— ponían en capturar naves contrabandistas Nave inglesa, americana, francesa, etc., en este tráfico prohibido, ya se sabía que era abordada y se le quitaba todo lo necesario a los buques nuestros"².

En cambio, lo relativo tanto al vestuario de las dotaciones como a las pagas de sueldos "en tabla rasa y en mano propia" (expresión muy usada en aquellos tiempos y aún subsistente hasta fines del siglo XIX), constituían otros problemas de mucho más difícil solución por la escasa disponibilidad de dinero.

La tensa situación que se produjo en la escuadra cuando ocurrió el arribo de Bolívar al Perú, lentamente se fue suavizando —merced tanto a la importancia de mantener el poder naval, cuanto al ascenso de Guise a Vicealmirante que obtuvo Torre Tagle muy oportunamente— hasta que aquella tensión disminuyó, los ánimos se serenaron y el Libertador comenzó a ser obedecido por el otrora resentido y sorprendido Guise.

Las circunstancias políticas imperantes tornaban imprescindible la necesidad de contar con el dominio del mar, y esto lo comprendía perfectamente aquel admirable genio militar que fue Bolívar. Sus campañas militares serían esencialmente terrestres, ya para tomar y libertar provincias peruanas que habían tomado partido por los "disidentes" de Riva Agüero, ya para hacer lo mismo con las que se hallaban en poder de los "opresores" españoles. En consecuencia, era de suma importancia para lograr su noble y gigantesco propósito *asegurar el dominio del mar*, mientras él y sus ejércitos combatían en tierra.

Luego de algunas semanas después de arribar a Lima —que fueron dedicadas a procurar un arreglo pacífico con Riva Agüero, estéril finalmente— "... toda la acción de Bolívar en el Perú se desenvuelve, como si dijéramos, a caballo. De noviembre de 1823 a noviembre de 1824, su ímproba y gigantesca labor puede representarse con la gruesa línea roja de un itinerario dibujado sobre el mapa del Perú. Estos son los hitos de su recorrido: Lima - Pativilca - Marca - Recuay - Huaraz - Yungay - Pallasca - Huamachuco - Cajabamba - Cajamarca - Trujillo - Pativilca - Trujillo - Otuzco - Santia-

go de Chuco - Huamachuco - Caraz - Huaraz - Huánuco - Hariaca - Cerro de Pasco - Junín - Jauja - Huancayo - Huamanga (Ayacucho) - Vilcashuamán - Huancaray - Andahuaylas - Abancay - Río Apurímac - Abancay - Andahuaylas - Challhuanca - Sañayca - Andahuaylas - Chincheros - Ocros - Tambillo - Huamanga - Huanta - Lauricocha - Paucara - Huancavelica - Huando - Izcuchaca - Huancayo - Jauja - Tarma - Marcapomacocha - Canta - Llanga - Caballero - Palpa - Chancay - Lima⁷³.

¿Cómo, pues, durante una victoriosa campaña terrestre que duró un año, se iba a desguarnecer el mar; existiendo el peligro del corso realista y las naves que —desde Chiloé principalmente— trasportaban armas y municiones para abastecer a las tropas españolas que dominaban 20 provincias de nuestro territorio?

La Marina de Guerra, y especialmente su escuadra, comenzaron a lograr determinadas ayudas que —aunque no satisfacían por completo sus requerimientos en ropa y dinero— cuando menos aliviaban su situación en cierto modo. Además, ya se ha visto que existía una fuente adicional de abastecimiento para los buques: la captura de corsarios, su apresamiento como “buenas presas” y, consecuentemente, la apropiación de abastecimientos, carga en general y pertrechos, en la proporción permitida por las leyes a sus captores.

Siendo Ministro de Marina Berindoaga, Conde de San Donás, por gestiones directas del capitán Spry (subalerno de Guise) quien mandaba la *Protector*, se obtuvo para la nave Almirante 400 vestuarios de verano, 1,500 varas de paño y 2,200 varas de brin. Los uniformes se confeccionaron a bordo —según la costumbre inglesa y bajo la supervigilancia del propio Guise y de Spry— resultando satisfactoria su manufactura. Ello fue un pequeño alivio.

De otro lado el Vicealmirante ofició al Ministerio solicitando pagos adeudados. La respuesta decía en su parte esencial:

“Las gravísimas urgencias del Erario no han permitido aún satisfacer los haberes, pero se ha mandado ya al Comisario de Marina, que forme el presupuesto de una mesada⁷⁴”.

En realidad, eran unos 10 meses de sueldos los adeudados.

Así pues, entre vaivenes, reclamaciones y gran cantidad de dificultades económicas de diversas clases (principalmente referidas al pago de sueldos y a necesidades logísticas de aprovisionamiento de los buques), la escuadra continuó sirviendo sacrificadamente por varios años a la causa independentista liderada por Bolívar. El Vicealmirante Guise soportó todo aquello estoicamente, incluyendo vejámenes inmerecidos, que llegaron hasta su prisión y enjuiciamiento tras el incidente que surgió entre él y Paz del Castillo —a la sazón Gobernador de Guayaquil— azuzado por el en-

tonces Ministro de Guerra y Marina de Bolívar, el colombiano D. Tomás Heres. Finalmente fue definitivamente absuelto, reivindicado y declarado benemérito el 22 de marzo de 1828. La insidia de algunos personajes colombianos, que sabían de su lealtad hacia Riva Agüero y de la desconfianza que esta circunstancia suscitó en Bolívar, fue la causa principal de estos atropellos inmerecidos, aprovechada en su contra y revertida indignamente en acusación.

Al respecto apuntó textualmente el historiador naval Vegas García: "Lo que hubo fue un odio implacable que hacia el marino sintieron los personajes colombianos secundarios que rodeaban a Bolívar en el Perú, entre ellos ese tenebroso Heres. Notaban, como era natural, la diferencia entre sus adulaciones al Libertador y la conducta digna y altiva que mantuvo siempre ante éste el Vicealmirante Guise"⁵.

Transcurría el año de 1826 cuando, en abril, Bolívar marchaba en triunfo hacia el sur, partiendo el día 10 y dejando el mando supremo en manos de un Consejo de Gobierno presidido por el Gran Mariscal D. Andrés Santa Cruz (e integrado por D. Hipólito Unanue, D. José María de Pando, D. José de Larrea y Loredo y el general D. Tomás de Heres), la ciudad de Lima sintióse convulsionada y presa de espanto: el 15 de abril —cinco días después de salir Bolívar— se realizó "...la ejecución del general don Juan de Berindoaga, y de don José Terón. El 7 de agosto realizóse otra sangrienta escena: la degradación y ejecución del teniente peruano Aristizábal, acusado de conspiración contra Bolívar, a la que siguió el destierro de muchas personas ilustres, entre ellas Necochea y Luna Pizarro"⁶. El 3 de septiembre el recién nombrado Presidente Vitalicio Bolívar, se embarcó para Guayaquil porque "Colombia le llamaba", según su proclama de despedida.

GUISE: BOCETO DE UNA SEMBLANZA PARCIAL

El 12 de marzo de 1780 nació en Inglaterra —del matrimonio de Sir John Guise con la señora Dña. Elizabeth Wright— su cuarto hijo varón: Martín George, quien con el correr del tiempo y culminando una brillante carrera naval que comenzó en la Gran Bretaña y terminó en Sudamérica, llegaría a ostentar el grado de Vicealmirante de la Marina de Guerra del Perú, rango éste que le fue otorgado el 12 de octubre de 1823.

Tan distinguido jefe naval de la recién nacida República Peruana, además de ser uno de los egregios fundadores de su Armada, tuvo un papel descollante durante los años que precedieron a nuestra emancipación e independencia definitiva. Dentro de las breves pinceladas que permite la extensión prudente de una sem-

blanza, se tratará de esbozar sus principales datos biográficos importantes en forma seria, sintética y veraz.

El acucioso historiador naval peruano Fernando Romero P., escribió en 1974 —y luego de una minuciosa investigación realizada *in situ*— lo siguiente: "...no nació en Elmore Court, como se ha dicho, sino en Highnam. La familia había entrado en posesión de esa baronía por lazo matrimonial con los descendientes de Sir William Cooke, empicotado por Shakespeare como el "Juez Shallow". Capturada por los galeses en el invierno de 1624, la mansión quedó destruida en un combate con los parlamentistas de Gloucester. La casa que yo visité —prosigue Romero— es una reconstrucción realizada inmediatamente después bajo la influencia de Iñigo Jones, el arquitecto del *Banquet Hall* de Whitehall y de la iglesia de San Pablo, del *Covent Garden* (*). Muestra un bello delirio rococó en las jambas, en los techos y en la elaborada decoración de estuco de los muros que en la sala de música presentan obras virtuosistas. Es ambiente poco apropiado para el nacimiento de un guerrero"⁷.

Respecto del lugar de su nacimiento, existe una implícita rectificación que somos propicios en consignar: "...no nació en Elmore Court, como se ha dicho, sino en Highnam". El historiador naval Vegas García, entre otros, se pronunció por el primero de los lugares citados atendiendo las fuentes documentales que usó⁸.

En el mes de mayo de 1794 falleció el barón, Sir John Guise, dejando huérfanos de padre a sus seis hijos. El mayor de ellos, William Berkeley, pasó a heredar el vacante título nobiliario y la jefatura familiar a los diecinueve años de edad, de conformidad con la ley británica. "John, de diecisiete, sirve en el ejército; y Powell, de quince, se inclina hacia el sacerdocio. En cuanto a Christopher y Fane, sólo tienen trece y once años, respectivamente"⁹.

Martín Jorge Guise ingresó a la British Royal Navy a los catorce años de edad y en calidad de "voluntario de primera clase", gracias al empeño que puso en ayudarle un íntimo amigo de su familia, el Honorable George Cranfield Berkeley, comandante del navío de línea H.M.S. *Marlborough* quien, herido de consideración durante la batalla que con sus veinticinco buques libró el almirante Lord Howe contra los treinta y seis barcos franceses del almirante Villaret cerca de Ouessant, pese a la victoria, tuvo que regresar a Gloucestershire para reponer su quebrantada salud.

(*)— En la iglesia de San Pablo —Saint Paul's Cathedral— se guarda con patriótica unción el túmulo del Almirante Sir Horace Nelson, vencedor de Trafalgar y muerto en dicha batalla a bordo de su barco insignia: el H.M.S. *Victory*.

Aquella acción naval tuvo lugar el 2 de mayo de 1794 y los británicos deshicieron el convoy que, con provisiones venidas desde Norteamérica para Francia, escoltaban las ocho naves de guerra mandadas por Villaret con el fin de protegerlo.

Así fue como el flamante "voluntario de primera clase" se inició en la carrera naval. "El primer contacto directo de Jorge Martín (sic) con la Marina real es a bordo del *Marlborough*, cuya cubierta pisa el 3 de octubre de 1794. La nave está en Spithead desde hace una quincena y acaba de ser carenada en Plymouth"¹⁰.

EL JOVEN MARINO

Martín Jorge Guise, como joven aspirante a oficial y neófito en asuntos de mar, debió poner mucho tesón para adaptarse a la carrera durísima que voluntariamente había decidido seguir. El estado de beligerancia en que se hallaba Europa —a raíz de la Revolución Francesa de 1789 y de la "Declaración de los Derechos del Hombre"— había comenzado por abolir las tradicionales costumbres monárquicas y a encender una formidable hoguera que, abrasando al Viejo Continente, llegó hasta América con sus pavesas e ideas de los enciclopedistas, trastornando el orden mundial que durante muchos siglos había imperado en el seno de los gobiernos fuertes europeos, encendiendo a la par la subversión de sus colonias de ultramar.

Mientras tanto, suceden muchos acontecimientos en Europa: Napoleón Bonaparte surge como un genio militar. Abraza con ardor la causa revolucionaria; participa en el sitio de Tolón, en la guerra con Austria, dirige la campaña contra Italia, es ascendido a General de División; sus triunfos guerreros se suceden, expeditiona sobre Egipto para atacar a Inglaterra en la India, es rechazado en Siria y en el sitio de San Juan de Acre, etc. Vuelto a Francia, derriba al Directorio el 9 de noviembre de 1799 y se hace nombrar Cónsul (por 10 años primero, y vitalicio después). El 18 de mayo de 1804 se proclama Emperador de los franceses y se ciñe la corona con sus propias manos. Prosigue su incontenible avance conquistador e Inglaterra, Rusia y Prusia se coaligan contra él. Reparte ducados, funda reinos, manda a Portugal un ejército con Junot, produce la abdicación del rey español D. Carlos IV y su hijo D. Fernando en favor de su hermano, José Bonaparte ("Pepe Botellas") y, entre otras muchas victorias como las de Austerlitz, Jena y Wagram, declara el bloqueo continental que cierra las puertas de Europa a los barcos ingleses.

Suntuosos acontecimientos —como el de su coronación imperial— se fueron pues mezclando con victorias, meteóricas conquistas, contados reveses, desastres, como el sufrido por sus tropas

ante el frío invierno ruso, abdicaciones y vueltas al poder de aquel excepcional hijo de Córcega, en su lucha por dominar Europa que ardía en llamas. Este alud de guerras desatado en el Viejo Continente, sufrió un serio contraste el 21 de octubre de 1805 en aguas de Trafalgar, cuando la escuadra británica bajo las órdenes del Almirante Sir Horace Nelson, derrotó a las fuerzas aliadas de Francia y España que mandaba el Vicealmirante galo D. Pedro Carlos de Villeneuve, quien incluso fue tomado prisionero pero que, obtenida poco después su libertad y marchando hacia París para presentarse al emperador, se suicidó en Rennes para no enfrentar las iras de Napoleón.

Veinte años más tarde y después de innumerables vicisitudes, el 5 de mayo de 1821 y hallándose prisionero de los ingleses en la isla Santa Helena, falleció aquel corso glorioso en su cautiverio y cuando contaba cincuenta y un años de edad.

Durante gran parte de ese lapso guerrero que atemorizó a Europa y dejó escritas brillantes páginas de la historia mundial, el joven marino D. Martín Jorge Guise, anduvo embarcado en diversos buques de la Real Marina Británica. Sigamos su rastro naval:

Como ya se apuntó líneas arriba, embarcóse Guise en el H.M.S. *Marlborough* cuando contaba apenas catorce años de edad. Inició así su carrera naval —en calidad de “voluntario de primera clase”— siendo un mancebo apenas llegado a la pubertad. Permanecería en la Real Marina Británica por casi dos décadas que resultarían trascendentales para cobrar experiencia marinera.

Al respecto escribió el historiador naval Fernando Romero: “Los amplios intereses mundiales de Gran Bretaña, las largas campañas que por entonces se realizaban en los lentos buques de vela, la incansable actividad de las naves de guerra, lo mantienen todo ese tiempo fuera de su hogar, al que durante tal lapso sólo vuelve muy pocas veces y durante cortísimos períodos. Su vida transcurre en los teatros de operaciones de Francia, Portugal, España, Suecia, Dinamarca, Holanda, el Caribe, los Estados Unidos y la costa nororiental de Sudamérica. Sirve en catorce buques de guerra de diferentes tipos, comprendiendo dos navíos de línea de los que uno es nave capitana. Asiste al tenaz y durísimo bloqueo de las costas del Canal para impedir que escape de Brest la escuadra del almirante Villaret-Joyeuse, a las acciones de Quiberón y de la boca del Gironde, a la toma del Ferrol, al combate del *Leopard* y la *Chesapeake*, al de la Coruña para reembarcar a las tropas del general Moore, al de Anse-la-Barque. En los climas más rigurosos y en las circunstancias más duras toma parte en operaciones de convoy, caza de corsarios, demostraciones contra fuerzas terrestres, desembarcos en fuerza”¹¹.



El Libertador General D. Simón Bolívar Palacios.— Colección Pictórica: Museo Naval del Perú, Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía.

Los principales buques a bordo de los cuales sirvió Guise, fueron —además del *Marlborough*— la fragata *Jason*, el navío de línea *London*, el *Ville de Paris* (nave insignia de Lord Saint Vincent, comandada por el Capitán de Navío, D. George Gray), el *Aeolus*, el *Mercury*, el *Mullet*, el *Leopard*. Ascendido a teniente, obtuvo su primer comando; le otorgaron el de la fragata *Venus*, asumiéndolo oficialmente el 25 de septiembre de 1808. Dicha nave, que originalmente había sido dinamarquesa y poseía 36 cañones, habiéndose firmado la Capitulación de Copenhague, pasó a integrar la marina de la Gran Bretaña. A la sazón se hallaba amarrada en Spithead, recibiendo armamento inglés y sometándose a las modificaciones estructurales que resultaban necesarias¹¹.

Posteriormente el aún teniente, D. Martín Jorge Guise, sirvió a bordo del *Barfleur* (buque insignia del Contralmirante Sir Samuel Hood), barco en el que permanece desde 1808 hasta 1809, tras de haber combatido duramente contra los franceses de Napoleón que, encontrándose en el noroeste de España, combatiendo tanto con las tropas de este país cuanto con las abatidas de Inglaterra que sus marinos intentaban evacuar por La Coruña, llega finalmente a lograr su principal objetivo el 14 de enero de 1809 al mando de 50 buques de guerra y unos 400 transportes mercantes habilitados.

El almirante Hood era uno de los famosos "Capitanes de Nelson", a quien había acompañado en Santa Cruz de Tenerife y Abukir. Durante el año de 1805 perdió un brazo en combate contra los franceses frente a Rochefort: "...ha estado en la acción contra Copenhague en 1807; ha capturado Madeira y acaba de ser el segundo almirante de Saumarez en el Báltico"¹².

Aquella formidable acción —en que la Marina Británica consiguió evacuar de España a las heroicas tropas del general Moore— constituyó, sin lugar a dudas otra eficaz enseñanza para el joven teniente Guise —nuestro biografiado— añadiendo una experiencia más en su corta mas meritoria carrera como oficial naval.

El 18 de enero de 1809 los marinos británicos dieron fin a sus operaciones de evacuación. "A las 4 de la madrugada se termina de embarcar los cuerpos de la retaguardia con lo cual se ha evacuado a 20,000 hombres, a costa de unos 8,000 perdidos, merced a la valerosa tarea realizada por las embarcaciones de la escuadra, algunas de las cuales han trabajado dos días sin descanso y con escasa alimentación. A las 7.30 a.m. se dan a la vela el *Barfleur*, los otros buques de guerra y 400 embarcaciones de transporte, dejando detrás el ruido del furioso cañoneo entre los franceses y españoles que han cooperado en la retirada. En la mañana del 23 la fuerza naval británica ancla en Plymouth y comienza a desembarcar a los muertos y a los heridos, que llenan los hospitales"¹³.

Su último embarco en la Real Armada Británica lo realiza Guise en el navío H.M.S. *Ganges*.

Es por dicha época en que su destino se cruza con el de Thomas Cochrane, quien servía también a la sazón en el planeamiento y dirección de un ataque (con cohetes y brulotes) a los franceses en el golfo de Vizcaya. Guise, por sus ocupaciones, lo ignora.

Durante la década transcurrida entre el primer embarco de Guise en el H.M.S. *Marlborough* y la batalla de Trafalgar —octubre de 1794 y octubre de 1805— si bien Guise tuvo la oportunidad de participar en diferentes acciones navales de suma importancia, a tenor de lo averiguado en modernas investigaciones históricas, no se encontró presente en la acción de Trafalgar.

Como se recordará, aquella memorable batalla naval tuvo lugar el 21 de octubre de 1805. En ella murió el Almirante, Sir Horace Nelson, luego de derrotar en forma inobjetable a la escuadra aliada francoespañola bajo el mando del Vicealmirante francés, D. Pedro Carlos de Villeneuve.

Si vicisitudes del servicio apartaron a Guise de aquel teatro de operaciones en el que había venido actuando casi sin interrupción, tal vez dicho cúmulo de urgentes misiones que hubo de desempeñar haya influenciado a algunos de nuestros historiadores navales para sostener su presencia en Trafalgar. Vegas García, por ejemplo, así lo sostiene cuando apunta que: "...a los 25 tomó parte en la memorable batalla de Trafalgar"¹⁴.

Necesario resulta pues citar aquí lo que, tras de una reciente y minuciosa investigación realizada en Inglaterra, ha afirmado —luego de revisar archivos y documentos diversos— el marino e historiador Dr. Fernando Romero P., en su obra "Notas para una Biografía del Vicealmirante Guise" editada en el año de 1974:

"Guise no está en Inglaterra mientras se realizan estos acontecimientos. El 21 de agosto de ese año —se refiere a 1805— ahora bajo el mando del capitán de fragata Charles Pelly, la *Mercury* —barco en el que servía Guise a la sazón— zarpa para Newfoundland con un convoy, llegando a Quebec el 9 de noviembre. A fines de diciembre sale de San Juan con otro convoy para Oporto y de allí navega al Tajo, de donde regresa a Inglaterra (Spithead) el 22 de febrero de 1806. El 21 de mayo vuelve otra vez a Newfoundland y, de regreso, cumple el mismo itinerario que en el viaje anterior, fondeando en Spithead el 21 de octubre del mismo año"¹⁵.

Romero no precisa sus fuentes pero, teniendo en cuenta los detalles que suministra, la visita personal que efectuó a los lares de los Guise-Wright, y la multiplicidad de nuevos datos que su-

ministra sobre su biografiado, nos parecen dignos de seria credibilidad, así como escrupulosos en los detalles de su información.

Sin embargo, y hasta que futuros hallazgos heurísticos no presenten una documentación irrefutable acerca de la presencia o ausencia de Guise en la batalla de Trafalgar, las discrepancias históricas arriba expuestas se tendrán que mantener y persistirá la incógnita.

EL INCIDENTE DISCIPLINARIO DE 1802 CONSECUENCIAS POSTERIORES PARA GUISE

Retrotrayendo la semblanza de Guise al año de 1802 y cuando pertenecía a la dotación del H.M.S. *Aeolus*, ocurrió un incidente entre él y un oficial más caracterizado: el teniente Samuel Bassan. Guise dispuso de un bote —cuyo patrón, un guardiamarina— tenía órdenes de Bassan para permanecer en Port Royal hasta la puesta del Sol. Pese a habersele comunicado la consigna existente, Guise, creyéndose el único oficial en tierra y hallándose embarcado en otro bote que pertenecía al *Trent*, ordenó al guardiamarina que siguiera sus aguas para que, en las proximidades del *Aeolus*, pudiese él trasbordarse y acoderar a su propio barco. Por descontento, díjole al guardiamarina que él explicaría tal situación al teniente Bassan personalmente.

Pero aquel asunto tomó otro cariz. Su superior le increpó en términos altisonantes; Guise, desconcertado, le trató de esclarecer —pero sin sacar sus manos de los bolsillos— los pormenores del asunto. No lo consiguió, tanto porque el enfurecido Bassan amenazó con llevarle ante una corte marcial, cuanto debido a que su superior se indignó por no haber sido saludado militarmente.

Las frases finales del explosivo diálogo fueron —según el historiador naval Romero a quien seguimos— las siguientes:

—“Siempre que yo me dirijo a un oficial caracterizado —añade Bassan— lo saludo”.

—“Lo mismo hago yo —contesta el otro— cuando él lo ha hecho antes”. (Era la costumbre en la Marina inglesa).

Resumiendo: aquella Corte Marcial fue convocada para juzgar el caso a bordo del *Aeolus*, siendo presidida por su propio comandante. Teniendo en consideración que los cargos contra Guise se hallaban parcialmente probados, “La Corte sólo lo condena a ser rebajado de su situación de segundo teniente del H.M.S. *Aeolus* y a que se le coloque a la cola de la actual lista de tenientes”¹⁶.

Así fue como Guise fue puesto a media paga, rebajándosele a la antigüedad que en su clase correspondía al 6 de noviembre del año 1802, pasando a ocupar en el escalafón correspondiente el número de orden 2,247. “Indignado por la dureza de la pena que

se le ha impuesto por una falta cometida sin malsana intención, deja el servicio y vuelve a Inglaterra, donde llega el 16 de febrero de 1803¹⁷.

Mientras tanto la paz que se firmó en Amiens, entre Inglaterra, Francia, España y la República de Berna, flaqueaba y no tenía trazas de durar mucho. Finalmente Napoleón rompió aquel tratado que se había firmado el 25 de marzo de 1802, por lo que Inglaterra declaró la guerra a Francia —y de consiguiente a España que se había aliado con aquella— tanto por la torpeza de sus gobernantes cuanto por las ambiciones de D. Manuel de Godoy, el “Príncipe de la Paz”, Duque de la Alcudía y de Suecia, ingrátísimo personaje político que supo ganarse los favores de la reina y de su consorte, el monarca D. Carlos IV.

Tales circunstancias internacionales decidieron a Guise a reintegrarse al servicio naval, lo cual llevó a cabo el 1º de abril del año mismo en que acababa de apartarse de él (1803), a los dos meses de haberlo hecho y en las mismas condiciones de grado militar impuestas por el fallo de la Corte Marcial. Fue destinado a la dotación del H.M.S. *Mercury*, fragata de 28 cañones que se armaba y alistaba en Deptford bajo las órdenes de su comandante, el Capitán de Navío Pleydell Bouverie.

Como a través de esta semblanza ya hemos seguido —aunque en forma tan breve como corresponde— los embarcos y misiones que cumplió Guise durante esta etapa de su carrera, no será menester repetirlos en toda su extensión. Baste decir que se comportó siempre como un excelente marino, combatiendo con valentía, honorabilidad y audacia a bordo de todos los barcos británicos en que le tocó servir. Sin embargo, fueron pasando los años y llegó a cumplir los veintinueve en las condiciones de un “maduro” teniente, retrasado en sus ascensos respecto de sus compañeros de promoción. Habiendo aumentado la herencia paterna que le tocó, incrementándose con alguna cantidad de dinero que le dejó su madre al fallecer posteriormente, piensa en cambiar de rumbos y decide, aprovechando una comisión del servicio que le llevó a Londres, gestionar y obtener su traslado a las Antillas, donde los ascensos eran más rápidos.

LAS ANTILLAS: EMBARCOS Y COMBATES

El 29 de septiembre de 1809 Guise fue trasladado a las Antillas para que se le nombrara “a cualquier buque de la escuadra”, con el fin de que llevase a cabo en él un “servicio conducente a su promoción”. Al arribar a Barbados se le destinó, en calidad de supernumerario, al navío *Eceptre* de 74 cañones. Realmente hubo buena voluntad de parte del Almirantazgo para ayudarle: el

comandante del barco aquel era "el capitán de Navío Samuel James Ballard, veterano de la batalla del cabo San Vicente, quien mientras estuvo al mando de la fragata *Pearl* (1796-1802) estableció el elevado patrón de apresar, capturar o destruir ochenta buques"¹⁸.

Pronto se le presentó a Guise la oportunidad que anhelaba. Las fragatas de guerra francesas *Renommée*, *Seine*, *Clorinde* y *Loire*, luego de hundir al barco británico H.M.S. *Junon*, se refugiaron en la caleta Anse-le-Barque (Guadalupe), formadas en línea de batalla y bajo la protección de dos baterías terrestres. El comandante Ballard decidió presentar combate a aquel conjunto enemigo y lo hizo. Pero como resultaba necesario también atacar a los fuertes por tierra (una suerte de operación de infantería de marina), pidió voluntarios para ejecutar tan peligrosa acción.

Entre ellos se presentó Guise. El desembarco previo y la lucha sangrienta que tuvo lugar después duró unas cuatro horas. La resistencia francesa fue denodada mas, al finalizar el combate los marinos británicos dominaron totalmente las baterías. Entre los cuatro oficiales que más se distinguieron estuvo Martín Jorge Guise, cuyo nombre fue consignado por el comandante del *Eceptre* en su parte oficial del combate al que se ha hecho alusión.

Un mes después, el teniente Guise volvió a tomar parte en el ataque británico a Guadalupe (ocurrido entre el 27 de enero y el 6 de febrero de 1810), que terminó con la rendición de la isla.

Días después el H.M.S. *Abercrombie* conduciendo a su bordo a las tropas del general Harcourt, procede a desembarcarlas y la Gran Bretaña obtuvo la rendición pacífica de las islas holandesas, quedando así Inglaterra dominando completamente el Mar Caribe desde que sus porciones insulares —desde Jamaica y Santo Domingo hasta Trinidad y Tobago o Aruba— quedaron sometidas al poderío de Albión.

La competencia y eficaz acción del joven marino cuya biografía se está tratando de esbozar a vuelapluma resulta más que suficiente —durante su comportamiento en las Antillas— para que se le promoció a comandar un buque.

"Pero es menester que exista un *puesto* vacante —apuntó nuestro historiador naval Fernando Romero— y esto no ocurre. A fin de probarle la buena disposición que para con él existe, se le coloca en el bergantín de guerra *Liberty*, donde pronto va a quedar abierta una posición. Durante unos meses, es decir, hasta el 1º de diciembre, en que obtiene oficialmente su nombramiento, desempeña eventualmente el comando de este buque, el cual monta 14 cañones, que va a tener a su cargo durante tres años. La experiencia que recoge durante este lapso le va a ser de gran utilidad cuando se traslade al Perú"¹⁹.

Mientras tanto Inglaterra, deseosa de apoderarse de las colonias españolas en América, las había incitado a la revolución, y este embozado propósito se comenzó a incubar, aunque en forma discreta y no abiertamente en medio de un entrecruzamiento de ideas que, en determinado momento, mostraron cierta tendencia a acudir el yugo hispano e inclinarse hacia el "jacobinismo" galo. Sin embargo, al producirse el 19 de abril de 1810 el pronunciamiento de Caracas, tanto los patriotas venezolanos de ésta cuanto los de Cumaná, Maracaibo, Coro, etc., buscan el apoyo británico para su revolución independentista y lo obtienen. El bergantín *Liberty*, comandado por Guise, se inicia pues en una vida activísima porque Inglaterra ha decidido apoyar a los rebeldes. Traslada tropas, embarca comisionados venezolanos para que se entrevisten con autoridades inglesas, presta ayudas a los patriotas contra los corsarios franceses, etc. Todo esto le permite conocer muy de cerca a los hispanoamericanos, así como compenetrarse con sus ideas libertarias y verificar lo mucho que necesitan toda clase de auxilios que sólo pueden serles suministrados por vía marítima.

El Libertador Bolívar viaja a Londres y, en el intervalo, el general Miranda viene de Europa para dirigir el movimiento libertario. La independencia que Venezuela ha declarado en julio de 1811 no recibe sin embargo la ayuda que esperaba. Mientras tanto el *Liberty*, que se halla en Antigua, sufre el flagelo de las fiebres tropicales que diezman a su tripulación. Guise también enferma.

La malaria aquella, que se hizo recurrente en su organismo, no impidió sin embargo a Guise continuar desempeñando las innumerables comisiones que se le vinieron encomendando, en las aguas del Caribe y para ayudar a la causa independentista venezolana.

Durante el bienio de 1812-1814 en el que los Estados Unidos de Norteamérica le declararon la guerra a la Gran Bretaña (18 de junio de 1812), Guise resultó un observador alejado de aquel nuevo teatro de operaciones a causa de sus obligaciones para con los patriotas sudamericanos. La razón preponderante de aquella contienda fue la oposición inglesa al derecho de libre comercio defendido por los norteamericanos. El menosprecio que sentía Guise por la Marina del país norteño tuvo que ser rectificado. Pese a que finalmente se impuso la Real Armada de S.M. Británica, al comenzar aquella guerra los resultados fueron favorables para los norteamericanos. Dígalo si no la audaz proeza de la goleta U.S.N. *Comet* que capturó un bergantín "...en las mismas narices del *Swaggerer*, atraer hacia sí la caza, —se refiere a la emprendida por este último navío británico— para permitir a su presa que escapara, y desaparecer después, no sin antes, aprovechando que le lleva cuatro millas de ventaja, capturar otra goleta"²⁰.

TESTIGO CERCANO DE LA GUERRA A MUERTE

A raíz de la independencia que se apresuró a declarar Venezuela el 5 de julio de 1811, se acentuaron los ataques realistas. El entonces Capitán de Navío, D. Juan Domingo Monteverde, enviado especialmente desde España desembarcó una apreciable cantidad de efectivos en Puerto Rico, lapso intermedio que aprovechó para enterarse de la situación antes de proceder sobre Venezuela, planificar su estrategia y alistar sus tropas en todo sentido, anteponiéndose de esta manera a los improvisados planes patriotas del ejército organizado por el Generalísimo Miranda quien, recientemente llegado de Europa, dirigía la campaña militar. A la sazón Bolívar hallábase en el Viejo Continente.

Monteverde marchó a continuación a Barquisimeto con el fin de iniciar una lucha sin cuartel contra las huestes venezolanas. Miranda tenía como Jefe del Estado Mayor al coronel D. José de Sata y Bussy, quien, a tenor de modernas investigaciones del historiador contemporáneo de Venezuela, D. Angel Grisanti, ha encontrado en Puno (estas líneas se escriben en 1982) la partida de nacimiento de José de Sata y Bussy en el pueblo de Nuestra Señora de la Asunción perteneciente a la provincia de Azángaro, documento que está fechado en 8 de julio de 1782.

El autor de esta Historia Naval nuestra, considera que resulta de interés saber que Guise —por hallarse a la sazón en el teatro naval de operaciones del Caribe— resultó un testigo cercano de los acontecimientos así como de las circunstancias fatales que de tales hechos se derivaron. Posteriormente y dentro de la parcial *Semblanza de Guise* que se trata de esbozar en esta obra, surge el razonamiento subjetivo que le lleva a pensar que su biografiado tuvo que conocer el repudio de Bolívar contra el Generalísimo D. Francisco de Miranda y su Jefe del Estado Mayor, de Sata y Bussy, sentimiento que se demostró en hechos asaz crueles y extremadamente injustos ejecutados por los impulsos irrefrenables de Bolívar.

Resumiendo: las tropas realistas de Monteverde desembarcadas en Barquisimeto infligieron una derrota indiscutible a las fuerzas venezolanas patriotas. Esta circunstancia trajo consigo una propuesta de capitulación impuesta por el jefe español que posteriormente sería incumplida por los realistas. El Generalísimo D. Francisco de Miranda, quien no había participado en la batalla, nombró a su Jefe del Estado Mayor, que sí había combatido, como su representante con plenos poderes y agente encargado de terminar las negociaciones para que, el 25 de julio de 1812, firmara junto con Monteverde la infausta Capitulación de San Mateo. Esto se hizo.

Repasemos brevemente lo que al respecto escribió el historiador venezolano Briceño Perozo; refiriéndose a la campaña, apuntó:

"A este propósito han de coadyuvar todos los hombres libres del continente, sin que para ello sea un impedimento el credo religioso de cada quien, ni la región geográfica de su procedencia. A la estructuración de la primera república de Venezuela, contribuye un peruano de altos méritos, José de Sata y Bussy, representante de Apure en el Constituyente de 1811, quien para el instante de la capitulación del Generalísimo Miranda, el 25 de julio de 1812, era Coronel Jefe del Estado Mayor del Ejército"²¹.

"En posiciones de menor categoría, pero siempre con el único empeño de ser útiles a Venezuela, y con la convicción de que sirviéndola a ella servían a la patria distante, hubo otros coeterráneos de Sata y Bussy que actuaron en el ejército nacional y que es de elemental justicia recordar (*)".

El historiador Spence Robertson también apuntó acerca de este enojoso asunto:

"El 25 de julio de 1812, luego de consultar al Ejecutivo Nacional, Miranda aceptó las condiciones de Monteverde, y nombró al coronel de Sata y Bussy como agente encargado de terminar los arreglos... De ser cierto... (se refiere a que después de la Capitulación de San Mateo, Miranda declaró haber informado a las autoridades municipales de Caracas sobre los términos de la rendición y obtenido su sanción), es muy lamentable que el general, quien aparentemente esperaba la noticia del ajuste final de los términos de la capitulación *firmada por Monteverde y Sata Bussy*, no diera publicidad al hecho... La fatal Capitulación de San Mateo, fue posteriormente incumplida por España y trajo consigo represiones sangrientas, destierros, abusos, la destrucción de la Primera República Venezolana y la subsiguiente "guerra a muerte" entre patriotas y realistas. "Como dijo un contemporáneo, en esta forma los gritos de libertad fueron reemplazados por los gemidos de la esclavitud"²².

(*) Sigue una relación nominal de 120 soldados, consignándose sus edades y lugares de nacimiento.



El Vicealmirante D. Martín Jorge Guise, uno de los egregios Fundadores de La Marina de Guerra del Perú.— Colección pictórica del Museo Naval del Perú, Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía.

A la postre, vino el apresamiento de Miranda por Bolívar, su entrega como prisionero a los realistas, su destierro a España y su muerte. Falleció como un mártir: con grilletes y cadenas, en la prisión gaditana de "La Carraca".

En cuanto se refiere a la suerte corrida por de Sata y Bussy, anotó Francisco José del Solar: "Después de destruida la primera república venezolana, Sata y Bussy huye del cruel Monteverde a Cumaná, donde es tomado prisionero por Zerbéiz y es encarcelado en la Guaira. En 1813 es puesto en libertad y se refugia en Trinidad. Conoce de la Campaña admirable del Libertador Bolívar en 1814 (sic) y se enrola en las huestes de ésta. Fallece en 1815, en las playas de Cartagena (Colombia)"²³.

A mayor abundamiento acerca del restringido conocimiento que acertadamente ha logrado reunir el historiador Briceño Perozo, sobre de Sata y Bussy —coterráneo nuestro y personaje histórico casi olvidado en su propia patria— se remite al lector a la obra "Mirandonianas", del arriba citado escritor y acucioso investigador histórico²⁴.

Martín Jorge Guise, como testigo cercano de estos ingratos sucesos ocurridos en la hermana Venezuela, tuvo forzosamente que hacerse un juicio sereno respecto de la personalidad fogosa del Libertador Bolívar. Algo más aprendió sin duda sobre el carácter de éste y su indoblegable voluntad de cumplir el juramento del Monte Sacro; para alcanzar la libertad de su patria a ultranza, sin titubeos ni reparos de naturaleza alguna. Guise tuvo que enterarse de la intervención de Bolívar en la Guaira, de la prisión de Miranda y del triste fin que posteriormente le deparó el destino. Tal vez entonces se explicó a sí mismo la desconfianza que íntimamente guardó el Libertador hacia el marino inglés, por el hecho de haberse mostrado siempre leal a Riva Agüero, hasta que las circunstancias posteriores le hicieron meditar más detenidamente acerca de su mantenida obstinación.

En cuanto a la convicción de Bolívar con relación a Miranda —se mantuvo inalterable, estuviese o no equivocado— acompañándole hasta la muerte:

"Hasta la última hora de su vida —apuntó el historiador Spence Robertson— celebró ese suceso, que, siempre lo aseguraba, fue de su propia hechura, para castigar el engaño y la traición de Miranda al capitular ante fuerzas inferiores y tratar luego de embarcarse, sabiendo que la capitulación no sería respetada...". El general Bolívar agregaba invariablemente que su deseo fue matar a Miranda, por traidor, pero que los demás se lo impidieron"²⁵.

Sin embargo, y contra las personales opiniones de Bolívar, con el paso del tiempo la historia ha venido estudiando y reivindicando la figura precursora, prócer y romántica de Miranda, tanto como difusor en América de las ideas del sacerdote peruano, el jesuita Juan Pablo Vizcardo y Guzmán (en su "Carta a los Españoles Americanos"), cuanto en la adopción de sus patrióticas ideas. Al respecto apuntó el historiador venezolano Grisanti: "...en la Constitución que escribió Miranda para los pueblos americanos después que se emanciparan de la servidumbre política de España, fijó el asiento del supremo gobierno en el Perú, *ejercido por un Inca*, y luego, considerando la vastedad del imperio, *por otro Inca* que recorriera el inmenso territorio para administrarlo con idoneidad"²⁶.

En lo que se refiere a las relaciones entre Guise y Bolívar, y hasta que éstas se deterioraron posteriormente (merced a las injustificadas envidias de algunos personajes políticos colombianos, como Paz del Castillo y Tomás Heres), el libertador respetó la eficaz y alturada conducta profesional de Guise como marino y caballero. Fuera de serle importantísimos sus servicios para mantener la seguridad en el mar mientras se desarrollaban las campañas independentistas terrestres, Bolívar comprendió también sus constantes solicitudes de dinero para pagar a sus dotaciones en los buques de la escuadra. Siendo apremiantes las dificultades del erario para sostener los gastos de guerra, y "no debiendo de haber clases privilegiadas cuando se trata de sostener la causa de los pueblos" (frases textuales de un oficio secretarial que hizo llegar al Provisor del Obispado de Trujillo), terminó decretando el embargo de la plata labrada y joyas de oro de las iglesias. "...con ese dinero se debía pagar, entre otros, al Almirante inglés Martín Jorge Guise, Comandante de la Escuadra del Perú, que era muy valiente, muy eficaz y prestaba invalorable servicios con sus buques a los patriotas, pero que amenazaba con irse a Chile si no se le pagaba"²⁷.

Así fue como Guise recibió aquellos 20,000 pesos a que se ha hecho referencia en páginas anteriores, cuando, como ya se ha visto, también, se abastecía a su buque insignia, la fragata *Protector* comandada por Spry, con vestuario de verano, piezas de paño y unas 2,200 varas de brin para la confección de uniformes. Casi simultáneamente —y en la misma carta en que le avisó el conocimiento del dinero enviado y su recepción— Bolívar desaprobaba, con enérgicos términos e inteligentes razones, la idea dejada entrever por Guise de retornar a Chile si continuaban los acumulados incumplimientos de pagas... El Libertador ataba al marino sentimental de este modo patético, a una causa que V.S.H. "ha defendido con tanta bizarría y constancia"²⁸.

UN COMANDANTE ENFERMO: RETORNO A INGLATERRA

Próximo a completar un quinquenio de servicios en las Antillas y el Caribe, el 1º de abril de 1813 Guise —quien ya venía teniendo muy cerca de 19 años en la Marina Británica— fue destinado a ejercer un nuevo comando por su jefe directo, el almirante Lafortay. Se trataba en dicha ocasión de la corbeta *Swaggerer* de 220 toneladas y 16 cañones. Nuestro biografiado ostentaba ya por ese tiempo dos galones y medio en sus botamangas.

Habiendo asumido el mando en la fecha arriba indicada, sus misiones continuaron siendo las de transportar tropas y oficiales patriotas, en concordancia con los requerimientos que las circunstancias imponían y los giros que iba tomando la guerra independentista que ahora dirigía Bolívar.

“Pero en su nuevo comando —apuntó Fernando Romero— la suerte no le favorece, pues experimenta un nuevo recrudecimiento de la fiebre tropical. Sin embargo, no se deja abatir y continúa prestando servicios. En enero de 1814 su buque está en La Guaira, en circunstancias en que Bolívar, ahora proclamado el Dictador, se ha visto precisado a endurecer la guerra hasta condiciones inhumanas. El 19 de enero de 1814 el *Swaggerer* traslada de ese puerto a Curazao, a cierto número de “fugitivos que huyen de los horrores de la guerra civil”. En los finales del mes hace otra evacuación similar, de Aruba”²⁹.

Por su lado Bolívar procedió a ordenar el fusilamiento de los prisioneros existentes en La Guaira. El día 8 de febrero zarpó la corbeta *Swaggerer* llevando pasaje para Barbados.

Durante el mes de abril su salud empeora notablemente y la fiebre que padece doblega a Guise.

“El día 15 y en Carlisle (Barbados), la junta de sanidad lo examina. Declara que a causa de la prolongada residencia en climas tropicales se encuentra muy debilitado y que, además, es víctima de reumatismo. Opina —anotó el historiador naval Romero a quien seguimos— porque debe ser evacuado, a fin de que pueda restablecerse. El 1º de julio de 1814, a bordo del *Cleopatre*, vuelve a Inglaterra donde se le interna en el hospital que en Barth existe para los oficiales”³⁰.

Guise repone su salud en Inglaterra durante ese año. Al siguiente, el curso de su vida cambiará completamente.

EL SUMO INTERES DE GUISE POR AMERICA

Cuatro años transcurrieron. Casi un quinquenio completo que para Guise resultó demasiado extenso. Sin embargo aquel lapso

marcó su futuro, así como el nuevo rumbo que imprimiría a su carrera naval y a su vida heroica. En primer lugar tuvo siempre presente a Inglaterra, su patria natal, sin escatimar esfuerzos para seguir combatiendo por su causa. En el segundo puesto se hallaba América, porque también consideraba que ella necesitaba sus leales servicios para obtener su libertad definitiva.

Mas el destino, siempre inescrutable y veleidoso, le trazó claramente la futura orientación que tanto le preocupaba. Lo demás tuvo que ser fruto de su desinterés y sus comprensibles deseos de ser útil a la humanidad, aunque fuese en mares distintos a los propios, pero siempre luchando por ideales que consideraba justos y dignos de ser logrados para el bienestar de las naciones.

Sigamos pues el curso de los principales acontecimientos que le volvieron a traer hasta América, desde que se le consideró sano en el hospital de Barth, hasta su salida definitiva de la Gran Bretaña a la cual ya no retornaría jamás.

El 29 de julio de 1814 solicitó al Almirantazgo y por escrito, su promoción al grado de Capitán de Fragata. Reforzó su pedido citando las pruebas que debían hacer aquilatarlo debidamente: contaba con 19 años de servicios (comprendiendo aquel total 5 en las Antillas y 4 mandos de buques), así como honrosas recomendaciones de sus superiores, junto con enfermedades sufridas sin que hubiese descuidado por ellas, en instante alguno, el cumplimiento de diversas comisiones que se le encomendaron. Justicieramente sus méritos fueron aquilatados, concediéndosele el ascenso el 29 de mayo de 1815, fuera de otorgársele anticipadamente el mando del bombardero *Devastation*, en el que izó su insignia con fecha 1º de febrero del año arriba mencionado. Así sucedió³¹.

Mas, el 18 de junio, el Generalísimo de las tropas aliadas angloprusianas y Duque de Wellington, en unión del general Blucher, derrotaron a los ejércitos de Napoleón en Waterloo. A esta gran batalla siguió la paz firmada en París, que dio fin a la guerra en que se debatía Europa.

La marina británica comenzó luego a reducir sus efectivos navales. Al respecto y como una muestra de esta decisión que imponía la necesidad de defender los gastos del erario, de 117,000 marineros e infantes que tenía en los primeros meses de 1814, en solamente un año se licenciaron 47,000.

El 3 de agosto en Portsmouth, Guise se ve obligado a arriar su gallardete de mando a bordo del *Devastation* porque su buque, como muchos otros, pasó a ser desarmado. Al hacerlo tuvo que poner tal hecho en conocimiento del Almirantazgo, solicitando a éste que se le otorgase un nuevo comando. Dicho informe fue dirigido luego de haber terminado una comisión a las Bermudas, desde las cuales llegó al completar el 30 de mayo, siendo reiterado

el 5 de junio de 1817, casi dos años más tarde de haber ocurrido la batalla de Waterloo, que como ya dijimos, tuvo lugar el 18 de junio de 1815. No fue posible concederle el mando que pedía.

Sobre esta situación, ingrata para un marino que había logrado el ascenso a Capitán de Fragata y el mando de un barco de guerra después de tantas penalidades y esfuerzos, apuntó textualmente el historiador naval Fernando Romero:

“Europa, cansada de un cuarto de siglo de continua lucha, no quiere saber de guerra. En Gran Bretaña hay cientos de oficiales de marina que están cesantes y a quienes el Gobierno no puede satisfacer. “La competencia para obtener los cargos que existían era muy aguda y los funcionarios del Almirantazgo no sabían como atender a tantas peticiones de oficiales jóvenes y activos, y de veteranos, bien conservados, que merecían algo mejor que ser arrinconados con media paga hasta que volvieran a ser necesarios sus servicios. Sus semblantes de caoba y sus andares de a bordo parecían cosas fuera de lugar entre los petimetres de Londres, en Saint James Park”³².

Guise —al igual que Nelson y Cochrane, que aprovecharon lapsos de paz para conocer Francia, contra la que habían luchado— solicitó el respectivo permiso y viajó a El Havre, París y Marsella, retornando a Inglaterra en enero de 1818. Luego volvió a pedir 12 meses de licencia (para repetir su excursión, pero hasta Suiza). Sin embargo, el 29 de enero zarpó para América definitivamente.

GUISE COMPRA UN BERGANTIN ARMADO: VUELVE A AMERICA

Luiz Alayza y Paz Soldán, juzgando subjetivamente el sitio que a su juicio merecían ocupar nuestros próceres en la historia, escribió refiriéndose a Guise lo siguiente:

“Guise no es un aventurero. Es un poeta o un Don Juan. Poeta de la espada. Tenorio de la gloria”. Y más abajo añadía: “tiene juventud, figura, dinero y nombre. Compra una nave, que se llama *Hécate*, y se lanza con ella, como con una querida, a conquistar los mares. *Hécate* es la diosa Diana, la que lleva la luna en la frente y el arco tenso para detener en la fuga a la presa veloz. Guise y *Hécate* se identifican”³³.

Lo cierto es que aquel bergantín de guerra —porque había pertenecido a la Marina Británica— con su dotación completa que sumaba 140 hombres, en excelentes condiciones de navegación y bien provisto de pertrechos, municiones y pólvora, enrumbó hacia Buenos Aires arribando al puerto a mediados del año 1818. Des-

plazaba 398 toneladas y montaba 18 cañones³⁴.

Había sido rebautizado por disposición de Guise, imponiéndosele el nombre de *Lucy* con el cual llegó en abril a Sudamérica, y, aquel "Poeta de la espada" (como lo motejara el polígrafo Alayza y Paz Soldán), para comprarlo y equiparlo en son de guerra, de su peculio tuvo que gastar la fuerte suma de 80,000 pesos, cantidad que constituía gran parte de su patrimonio³⁵.

Recordemos que Guise heredó parcialmente, tanto una cierta cantidad de dinero al morir su padre, el Barón John Guise, cuanto a raíz del fallecimiento posterior de la autora de sus días, su digna viuda Dña. Elizabeth Wright, dentro del proporcional reparto que se hizo entre los hijos e hijas de aquel matrimonio.

Continuando con los obligados límites de esta semblanza parcial de Guise —desde que ya se ha tratado algo de su vida y hazañas durante los tiempos de San Martín, pero es necesario seguir de cerca su biografía hasta que ocurrió su muerte en el combate de Guayaquil, en épocas de Bolívar— el autor se siente obligado a destacar no solamente aquel desinterés que mostró por el dinero gastado en pro de la causa independentista, sino también el abrumador derroche cariñoso de sus servicios profesionales y aún de su vida, para lograr a ultranza la definitiva libertad de Sudamérica.

CHILE ADQUIERE EL BERGANTIN LUCY Y LO REBAUTIZA

Como era natural, el comandante del *Lucy* procuró, a su arribo a Buenos Aires, efectuar tratos con las autoridades del Río de la Plata para realizar su venta e incorporación a la escuadra que, sobre todo en operaciones de corso, fustigaba en el mar a los buques de la metrópoli española.

Durante aquellas concertaciones surgieron algunas desavenencias entre ambas partes, que demoraban la compra del lado argentino con los consiguientes perjuicios económicos para Guise, quien, en su calidad de armador, propietario y comandante de la nave, era el responsable directo de abastecerla y pagar los salarios y haberes de tripulantes y oficiales. Estas dificultades le condujeron a ofrecerlo también en venta al agente de Chile, D. Miguel Zañartu, "...quien lo adquirió, enviándolo luego al Pacífico, al mando del capitán Spry, compañero de Guise"³⁶.

Rebautizado el bergantín con el nombre de *Galvarino*, el diputado de Chile dirigió de inmediato una carta a San Martín —quien hallábase a la sazón gestionando el zarpe de la Expedición Libertadora del Perú— misiva que se despachó el 27 de julio de 1818 con carácter urgente. No resistimos la oportunidad de transcribir los principales fragmentos de su texto:

"A pesar de que mi Gobierno me ha mandado sin un centavo ni letra que lo valga, yo he hecho un negocio de hombre prudente; negocio que suena mucho, que puede valernos mucho y *que no me ha costado ni medio real*. He jugado la política para sacar partido de la desavenencia en que se hallaba el bergantín *Lucy* con el Gobierno, y, *sin más que una libranza de 3,000 pesos contra las cajas de Chile*, he conseguido remitir a Valparaíso este precioso buque, á disposición de mi Gobierno, á su merced y sujeto a que le hagan allí la forzosa. Mucho me han ayudado los amigos de Ud. en esta obra, en la que reconozco por principal autor a D. Juan Thais, cuyo celo me ha servido mucho para alejar del conocimiento del propietario los ofrecimientos que le hacía por el buque el agente de los portugueses, Barroso, *que hablaba con talega abierta*, al paso que yo sólo podía halagarle con esperanzas, poco lisonjeras por cierto para un hombre que necesitaba de pronto. Pero todo se ha vencido con contratos, á falta de dinero, y ya he recibido de los amigos infinitos parabienes por una posición tan ventajosa.

El bergantín debe zarpar el ancla dentro de tres o cuatro días, *con bandera chilena*, y, además de los 140 marineros de su dotación, lleva 150 supernumerarios á disposición de mi Gobierno, etc.³⁷ (*).

Después de aquella singular transacción, Guise resolvió y recomendó que el mando del bergantín se le otorgase a su compañero de armas, el comandante John J. Spry, lo que fue aceptado por el comprador chileno, D. Miguel Zañartu. Mientras tanto nuestro biografiado emprendió viaje hacia Santiago por vía terrestre.

Se sabe que la plana mayor —sin contar al capitán Spry— se hallaba constituida por los siguientes oficiales: J.B. Beley, teniente; A.G. Robertson, teniente; Thomas Davies, comisario; J. Michael, cirujano; James Sheperd, piloto; Robert Addison, piloto, y que la tripulación sobrepasaba el centenar de hombres³⁸.

Igualmente, que el nuevo *Galvarino* zarpó de Buenos Aires el día 12 de agosto y procedió a bajar el Río de la Plata, enrumbando a continuación hacia las islas Falkland, la de los Estados, dobló el Cabo de Hornos, examinó durante su viaje "las costas de Tierra del Fuego, Patagonia y Chile, para ver si alguno de los buques enemigos se había refugiado en alguno de los puertos, para guarecerse de los vientos reinantes del oeste, que eran tan fuertes que es imposible que el convoy mejor equipado no se disperse" (así rezaba textualmente el parte oficial de Spry a su arribo a Valparaíso).

(*) Las frases destacadas en *cursiva*, son del autor.

Luego pasó a Chiloé, de allí a la Mocha —conforme a “mis instrucciones”, prosiguió escribiendo el citado comandante— y también “para reparar las averías sufridas con el mal tiempo del Cabo de Hornos y de la Tierra del Fuego. Allí me surtí de madera y agua, y apresté todo el aparejo para poder dar caza á cualquier buque enemigo que se presentase. De la Mocha seguí á Talcahuano, lo reconocí y, no encontrando buque en el puerto, continué mi viaje á Valparaíso, adonde llegué el 14 del corriente”³⁹. Se entiende que esta última fecha fue la perteneciente al mes de octubre de 1818, desde que el mencionado documento histórico se firmó en 15 de aquel mes y en el año arriba indicado.

Por su lado, y habiéndose Guise presentado a las autoridades chilenas a su llegada, el Gobierno, no obstante la gratitud que le debía por su desinterés y noble conducta, no pudo premiarle otorgándole el mando de la escuadra —porque ya su representante en Inglaterra, Alvarez Condarco— había contratado al marino británico Thomas Alexander Cochrane para que la comandara. En cambio, se le confirió el de la fragata *Lautaro*, nave en la que expedicionaria siguiendo a San Martín hasta el Perú.

GUISE CONTRAE MATRIMONIO Y FORMA UN HOGAR PERUANO

Dentro de la semblanza parcial que de Guise se viene efectuando, es preciso puntualizar que, por razones obvias y desde que arribó a las aguas de Paracas (hoy bahía de la Independencia) integrando la Expedición Libertadora del Perú, en esta Historia Naval se le ha venido conociendo como protagonista importantísimo de ella, en su calidad de Jefe naval empeñado en la lucha independentista.

Si en este capítulo se ha intercalado su semblanza, ésta se halla referida tan sólo a vicisitudes de carácter más íntimo, que no fueron examinadas ni relatadas en páginas anteriores. De esta manera, el autor efectúa una suerte de paréntesis, cuya finalidad es la de acercarse más al personaje y a su calidad humana, desde que ya precedió este esbozo biográfico con diversos hechos históricos protagonizados por Guise.

De la misma manera —y confiado en la comprensión del lector— se permite, con estos últimos apuntes, soslayar otros acaecimientos que ocurrirán en el intervalo cronológico inmediatamente anterior al tema del que ahora se ocupará: el matrimonio de Guise con una dama peruana. Así se dará término a esta semblanza parcial.

De este modo se evitará la repetición de importantes acaeceres que, relacionados con el decurso histórico, se relatarán, interpre-

tarán y procurarán comprenderse subjetivamente, para cumplir la doble tarea historiográfica e historiológica del presente trabajo.

Resumiendo: el 12 de mayo de 1827 Guise contrajo matrimonio con una hermosa y distinguida joven limeña, Dña. Juana Valle Riestra, y, para llevarla al altar, adoptó la religión católica, entregándose a ella con sinceridad y naciente devoción que crecería con el tiempo como más tarde se podrá verificar.

Su consorte era "hija del fallecido coronel español Antonio del Valle y Seijas y de Isabel García de la Riestra Sanier, nacida en Los Reyes pero de padres españoles. Se trata de una familia de noble linaje pero pobre de bienes, circunstancia esta última que Guise ha manifestado que no le interesa"⁴⁰.

El nuevo matrimonio se instaló en una casa situada en Miraflores, dentro de un ambiente prácticamente campestre que era el preferido por los extranjeros. En aquel villorrio sus vecinos eran mayormente británicos. Por ello lo prefirió el Vicealmirante que, de haberse decidido por Lima, hubiese visto frustrado su sueño de marino.

Humanamente, aquella elección de un lugar apacible, provisto de abundante vegetación que adornaba el paisaje y de aire puro, entremezclado con el natural perfume de flores que se daban en abundancia, era el sitio ideal para que un marino como él —que había pasado tantos años de su vida combatiendo en los barcos de guerra— deseara ardientemente establecer su hogar, lejos del bullicio al que estaba tan ligado por razones de su carrera naval.

A todo lo indicado se añadía la vecindad de personas procedentes de la Gran Bretaña, muchas de ellas amigos y, todas, de costumbres similares que facilitaban el trato diario merced a la igualdad del común idioma heredado de sus mayores.

Al matrimonio de Guise asistió el ex presidente de Chile, D. Bernardo O'Higgins, atestiguando en dicha ceremonia religiosa tanto D. Manuel Lorenzo de Vidaurre, cuanto D. Andrés de Santa Cruz.

"Este marino —apuntó Fernando Romero— no está solo y la nave de su vida no se halla a la deriva, ni tan siquiera al paio". El 5 de mayo de 1828 el vicealmirante Jorge Martín Guise (sic) queda integrado totalmente al medio nacional: de vientre peruano le nacen ese día sus hijas mellizas"⁴¹.

Muy poco tiempo íbale a durar a Martín Jorge Guise (que ese es el orden con que firmaba sus nombres, a tenor de diferentes documentos revisados por el autor) aquel idílico momento de su vida y el intenso amor que se desencadenaba en su pecho, al contemplar a su adorada esposa cuando, levantando en sus brazos a las dos pequeñas hijas que acababa de darle, el rostro de su consorte se iluminaba de alegría.

Al ponerse tensas las relaciones entre el Perú y Colombia, a raíz de los acontecimientos políticos ocurridos en la nación noroesteña, que alentados por el general La Mar quien —como natural de Cuenca— escribió a sus amigos “a favor de la verdadera libertad, que ofrecía a sus comprovincianos con la ayuda de las bayonetas del Perú”; al exigírsenos la entrega de Jaén y Mainas en forma amenazadora y no lograrse dicho propósito, Bolívar nos declaró la guerra el 3 de julio de 1828.

Mientras tanto Guise tuvo que trabajar intensamente para alistar nuestra escuadra y ponerla en son de combate, lográndolo cumplidamente. La campaña naval se inició en Malpelo con un triunfo peruano. Las acciones subsiguientes, obligaron al vicealmirante a embarcarse para dirigir las operaciones. Así fue como tuvo que apartarse de su hogar peruano al cual no regresaría más con vida.

Notas al capítulo IV

1. STIGLICH, Germán... *Historia de la Marina en el Perú*. Lima, 1923. Diario "LA CRONICA", cap. XXXI (Décimo Periodo).— Vide: Museo Naval del Perú, "Captán de Navío Julio J. Elías Murguía". Hemeroteca.
2. *Ibidem*.
3. CARRERA NARANJO, Abel... *Bolívar en el Perú*. Lima, 1971.—Vide: *La Independencia Nacional* (Conferencias: Segundo ciclo), p. 145.
4. STIGLICH, Germán... *Op. cit.*, Cap. XXXI.
5. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929. Primera edición, p. 32.
6. *Historia General de los Peruanos...* Lima, s/f. Sobretiro de *Op. cit.* Imprenta Iberia, p. 137. Ed. Peisa (cuidado de la edición: Gustavo Siles).
7. ROMERO, Fernando... *Notas para una Biografía del Vice Almirante Guise*. Lima, 1974, pp. 2-3.
8. VEGAS GARCIA, Manuel... *Op. cit.* Lima, 1929, p. 18.
9. ROMERO, Fernando... *Op. cit.*, p. 15.
10. *Ibidem.*, p. 16.
11. *Ibidem.*, pp. 16-51.
12. *Ibidem.*, p. 54.
13. *Ibidem.*, p. 58.
14. VEGAS GARCIA, Manuel... *Op. cit.*, p. 18.
15. ROMERO, Fernando... *Op. cit.*, p. 44.
16. *Ibidem.*, pp. 40-41.
17. *Idem.*, p. 41.
18. *Ibidem.*, p. 61.
19. *Ibidem.*, p. 62.
20. *Ibidem.*, p. 65.

21. BRICEÑO PEROZO, MARIO... *Los peruanos al servicio de Venezuela. La Primera República. La Gran Colombia. La República Central.* Lima, 31 julio-6 agosto, 1971. T. IV. pp. 68, 69, 85. En el Congreso Internacional de Historia de América.
22. SPENCE ROBERTSON, William... *La Vida de Miranda.* Buenos Aires, 1947. pp. 49, 424 y 434. Ed. Anaconda. Talleres Gráficos "AYACUCHO".
23. DEL SOLAR, Francisco José... *Dos peruanos en Venezuela.* Lima, 1977. Revista "ABC" N° 28. Noviembre. Año II.
24. BRICEÑO PEROZO, Mario... *Mirandonianas.* Buenos Aires, 1967. pp. 41-197-198-199-202 y 203.
25. SPENCE ROBERTSON, William... Op. cit., pp. 429-430.—Vide: O'LEARY... *Memorias.* T. XXVIII, pp. 75-76 (en nota al calce).
26. GRISANTI, Angel... *Proyección de los Bustos de Miranda y de Sata y Bussy en Azángaro.* Caracas, 1977. Diario "EL UNIVERSAL", en edición del 17 de noviembre.
27. MIJARES, Augusto... *El Libertador.* Caracas, 1966, p. 453.—Vide: LECUNA... *Crónica razonada...* T. III, p. 397.
28. *Ibidem.* Op. cit., p. 454. Vide: *Cartas* (de Bolívar), T. IV, p. 140.
29. ROMERO, Fernando... Op. cit., p. 66.
30. *Idem.*
31. *Ibidem.*, p. 67.
32. *Idem.*
33. ALAYZA Y PAZ SOLDAN, Luis... *Mi País.* Lima, 1943. *Lecturas Peruanas*, p. 29.
34. URIBE ORREGO, Luis... *Nuestra Marina Militar.* Valparaíso, 1910, p. 149.
35. SAN CRISTOBAL, Evaristo... *Apéndice al Diccionario Histórico Biográfico del Perú.* Lima, 1935. Tomo II, p. 313.
36. URIBE ORREGO, Luis... Op. cit., p. 149.
37. *Ibidem.*, p. 151.
38. *Ibidem.*, pp. 149-150.
39. SPRY, John... *Parte oficial del Bergantín de Guerra Galvarino.* Valparaíso, 15 octubre 1818.—Vide: URIBE ORREGO. Op. cit., p. 150.
40. ROMERO, Fernando... Op. cit., p. 71.
41. *Idem.*

Capítulo V

Sublevación del Real Felipe Curso realista y ocupación de Lima y Callao.

*La escuadra de Guruceta
combate, zarpa y se dispersa.*

El asesinato de Monteagudo.

*Prisión y juicio de Guise:
rehabilitado por el congreso,
reasume el mando de la escuadra.*

ACTIVIDADES NAVALES PERUANAS Y CORSO REALISTA

Ya se ha visto la iniciación de la campaña que comenzó Bolívar al poco tiempo de su llegada al Perú, tanto para libertar sus provincias tomadas por los "disidentes" (partidarios de Riva Agüero), cuanto por los "opresores" realistas de La Serna (último virrey español).

Esta marcha de sus ejércitos fue incansable y recorrió gran parte del territorio nacional en forma incesante, rápida y victoriosa. Mientras tanto Bolívar, quien había asegurado el dominio del mar al conseguir el acatamiento de Guise y su escuadra, si bien hallábase tranquilo acerca de dicha natural preocupación así como de los trastornos que ella pudiera traer para la causa libertadora, no podía dejar de lado las mortificaciones que le producían los continuos intentos de conspiración que contra él se fraguaban.

"Con Bolívar, no sólo los chilenos y los argentinos que quedaban eran los conspiradores. Con ellos estaban también ciertos peruanos, inclusive por supuesto, el Jefe del Poder Ejecutivo nacional y hasta muchos funcionarios de ínfima categoría"... "Pero felizmente, había una masa compacta peruana, que, de cerebros más organizados y con corazones y sentimientos mejor puestos, se reforzaban a pesar de todo, por colaborar en la finalidad de dar a Bolívar la amplitud de poderes que necesitaba, los caudales que se les escatimaban y el apoyo moral con que se forma el punto de arranque de las cosas, sobre todo si son grandes".

El Congreso Nacional, considerando que no habían resultado suficientemente amplios los poderes que se otorgaron al Libertador el 10 de setiembre de 1823 (Bolívar había llegado al Perú el 1° de

dicho mes y año), le investió con la suma del poder público el 10 de febrero de 1824. Consecuentemente tuvo que entrar en receso nuestro Poder Legislativo, ante la suprema autoridad que le confirió.

Mediante estas facultades extraordinarias que se le otorgaron, Bolívar estuvo en capacidad de acabar con la revolución norteña de los adictos a Riva Agüero —por lo cual recibió un voto de gracias del Congreso antes de recesar— para dedicarse luego a abordar su principal objetivo: arrojar del país a La Serna, sus generales y tropas, con el fin de asegurar definitivamente la independencia del Perú.

Mientras tanto en la capital imperaba el caos administrativo. Faltaba carácter para imponer lo que convenía a los fines de la guerra independentista contra las tropas de La Serna, fuerzas que, en su conjunto, triplicaban a los 9,000 hombres que mandaba Bolívar. Por falta de pagas y de envíos oportunos de dinero para tales fines, aprovisionamiento y vestuario, se sucedían las deserciones. Los requerimientos del ejército libertador eran apremiantes; un renglón bastante necesitado era el de la fabricación de herrajes para las calbagaduras, desde que la caballería era vital para las rápidas cargas a lanza y espada contra del enemigo. También se necesitaban diversos materiales, botiquines y refuerzos.

Nuestro bergantín *Sofía* efectuó varios viajes hasta el puerto de Huanchaco con los fines arriba expresados, contribuyendo así a que en Trujillo también se activasen las labores de facilitar al ejército los elementos más indispensables.

“Mientras tanto —apuntó el historiador naval Stiglich— y conocedores de todo este caos, los realistas se venían con frecuencia desde Ica hasta Cañete, y aun hasta Lurín. Todo para auscultar mejor la opinión y la moral. Esto les interesaba más que la parte militar. Coincidió esto, con ciertas negociaciones o connivencias en que estaban con los realistas, los enemigos de Bolívar”².

Los españoles tampoco descuidaban ejecutar, de vez en cuando, audaces operaciones de corso marítimo enviando barcos desde Chiloé. El buque corsario más empecinado y eficaz era la goleta *Quintanilla* que, con un desplazamiento de 227 toneladas y montando 10 cañones, no sólo transportaba armas, municiones y pertrechos para las tropas realistas, sino que también atacaba en la mar a cuanto barco patriota divisaban sus vigías. Difícil era pues localizar a dicho escurridizo corsario en pleno océano y batirlo, tanto por la vastedad de las aguas en que operaba, cuanto por lo esporádico de sus sorpresivas incursiones a lo largo de nuestro litoral.

Como a las circunstancias arriba mencionadas, se añadían también la pobreza de recursos económicos, la necesidad de atender los requerimientos de la campaña terrestre de Bolívar, la mala administración estatal y la falta de celo de quienes debieron volcar todo su

esfuerzo para asegurar nuestra definitiva independencia, la escuadra peruana no alcanzó a jugar un papel destacado ni logró erradicar completamente el corso realista. La situación en que se hallaba era de relativo abandono, mas no por la voluntad de sus dotaciones, sino por la ineficacia burocrática imperante.

Al recibirse la noticia de la aparición del corsario realista a la altura de Cerro Azul, Guise navegó a toda vela con sus barcos tanto hacia allá como al puerto de Pisco. Su búsqueda resultó infructuosa. El 31 de enero de 1824, no pudo menos que dirigirle al Ministro de Guerra y Marina una carta, estando a bordo de la fragata *Protector* que enarbolaba su insignia y era mandada por Spry, documento que explica claramente sus necesidades y limitaciones. Conviene transcribir el meollo de su texto:

"Hacen falta muchas cosas en la Escuadra, para continuar la campaña. Faltan víveres, y sin estas especies no puede estar la gente en la mar largo tiempo. Asi, pues, espero que U.S. y el Presidente darán las órdenes para que se remita todo en la corbeta *Santa Rosa*, o en otro buque, con la prontitud que sea posible"³.

La goleta realista *Quintanilla* había avistado y perseguido el 27 de enero de 1824 a la altura del paralelo de Cerro Azul, al bergantín patriota *Mercedes* que venía de Coquimbo. Tras de haber cumplido en dicho puerto una comisión que le fue encomendada por el entonces Comandante General de la Marina, Contralmirante D. José Pascual de Vivero, el barquito aquél que mandaba el capitán mercante colombiano D. José Estrada (nacido en Panamá, cuando ésta hallábase integrada a la Gran Colombia), efectuando hábiles maniobras y navegando a todo trapo se distanció de las rutas usuales, pero logró aventajar y evadir la persecución de la *Quintanilla*. Por esta razón los buques de Guise no llegaron a establecer el contacto buscado, viéndose obligados a retornar al Callao. Mientras sucedía lo relatado el bergantín *Mercedes* fondeó en nuestro primer puerto y su capitán, D. José Estrada, se presentó a Guise para informarle sobre todo lo acaecido.

Dicho marino mercante, quien arribó con su buque en los primeros días de febrero al Callao, encontrábase desorientado y acudió directamente al Comandante General de la Escuadra, en vista de la sorpresiva situación que encontró al dar fondo en la rada chalaca. El día 5 del citado mes habíanse sublevado en las fortalezas del Callao los sargentos argentinos Dámaso Moyano y José Oliva, quienes, luego de sacar de la prisión en que se encontraba al coronel español, D. José María de Casariego y haber rendido al jefe de los Castillos del Real Felipe, el general argentino D. Rudecindo Alvarado, entregaron el mando a Casariego y dejaron a los patriotas sorprendidos por el tremendo vuelco que ello significaba para la causa de nuestra emancipación⁴.

LA SUBLEVACION DEL REAL FELIPE.
REACCIONES DE BOLIVAR Y GUISE

Al iniciarse, pues, el año de 1824 y cuando aún no estaba bien definido el horizonte político de nuestra naciente república, habiendo sido depuesto y encarcelado Riva Agüero, Guise —quien siempre le había guardado lealtad a dicho Mariscal del Perú— ya había sido obligado, por fuerza de las circunstancias políticas imperantes, a acatar las órdenes de Bolívar y servir con su escuadra a la causa sagrada de nuestra independencia. Máxime cuando el Congreso otorgó poderes dictatoriales al Libertador, luego de lo cual, que acaeció el 1º de febrero, nuestro Poder Legislativo tuvo que entrar en receso por obvias razones.

A raíz de la sublevación de Moyano y Oliva y la toma de mando del coronel español Casariego en los recintos del Real Felipe, D. Simón Bolívar envió —por intermedio del general Martínez— una clarísima orden a Guise. La parte más concluyente de su tenor rezaba así:

“...Que entre con la escuadra en el Callao y saque todos los buques que pueda; los que nó, los eche a pique o les dé fuego. Que de los que saque del Callao tendrá la parte de presa prevenida por Ordenanza, como propiedades ya enemigas, y que, enseguida, se venga con la escuadra al Norte a recibir órdenes”⁵.

El coronel Casariego procedió rápida y acertadamente. Con el objeto de premiar al sargento argentino Dámaso Moyano, —quien era de raza negra al igual que su cómplice Oliva— le hizo Coronel, y, fuera de ello, bautizó con su nombre a un bergantín surto en la rada chalaca. Luego despachó emisarios para que dieran la buena nueva a Canterac y a Rodil, apremiándoles a venir con sus tropas hacia el Callao forzando aquella marcha. Siendo también de interés económico el alzamiento de Moyano y Oliva, algunos jefes argentinos como Necochea, Martínez y Correa, le prometieron entregarle (si cumplía con su deber y se reducía a la obediencia) 100,000 pesos. Enterados los realistas de Lima, “hicieron rápidamente una bolsa, y en menos de 12 horas, no sólo habían reunido tres veces esa suma, sino que tomando de noche una embarcación en Chorrillos, se constituyeron en el Callao y pusieron el dinero a disposición de Moyano. En cambio los jefes argentinos expresados, sólo habían logrado reunir 20,000 de los 100,000 pesos del ofrecimiento, y todavía supo Moyano, por carta de Martínez que incautó, que la intención de éste era *cometer con él, según Moyano, una felonía*... Ya Moyano, en plena noche del 6, había izado el pabellón español en los fuertes, a tiro de cañón. De nada sirvieron los

otros esfuerzos que hicieron; Torre Tagle, el Congreso, los Agentes de Bolívar y cuanta persona se creyó capaz de hacer desistir a Moyano. Con la caída de la plaza del Callao, vino una actividad realista prodigiosa; en la bahía... fueron abordados y guarnecidos todos los buques, entre los que había varias presas de Guise"⁶.

Algunos de los expresados barcos que quedaron en la rada en poder de los realistas y bajo la protección de los cañones del Real Felipe, fueron las fragatas *Resolución*, *Guayas* y *Santa Rosa*, así como los bergantines *Balcarce* y el rebautizado *Moyano*, entre otros cuya relación resultaría tediosa y larga de efectuar.

El vicealmirante Guise, en acatamiento a las órdenes de Bolívar y haciendo uso de su personal iniciativa, resolvió valerosamente iniciar su ofensiva en la noche del 25 de febrero de 1824, abordando la empresa de incendiar a la fragata *Guayas* (ex-*Venganza*). Ante el éxito alcanzado durante esta ofensiva preliminar, Guise siguió acariciando la idea de continuar con estas tácticas marineras que, para los jefes militares españoles, resultaban desconcertantes por sus inesperadas y fatales consecuencias sobre las cercanísimas aguas de un puerto, dominado ampliamente por el alcance de los cañones de las fortalezas recién capturadas. Al día siguiente —en que el capitán Estrada del *Mercedes* se le presentó para informarle acerca de su odisea— entrevista que tuvo lugar el día 26 de febrero, Guise "le manifestó la necesidad de utilizar al *Mercedes* como brulote, asegurándole que tal servicio sería satisfecho, y que, sobre el particular, le recomendaría al Libertador".

"D. José Estrada, separatista de corazón y ferviente partidario de la causa independiente, accedió a tal pedido confiando en la palabra de Guise"⁷.

Efectivamente, los tres botes que con 56 hombres a cargo del comandante de la fragata insignia *Protector*, D. Robert Bisset Adison, ejecutaron la sorpresa a la *Guayas* pero su jefe "permitió dividir sus escasas fuerzas para que una parte se lanzara sobre la *Santa Rosa* cuando no soplabla viento y ya disparaban los castillos y cañoneras de la defensa. Convencido de no poder sacar los buques, prendióles fuego con tan buena suerte que la *Guayās* derivó sobre la *Santa Rosa* y ambos sobre seis mercantes que ardieron juntos"⁸.

EL CASO DEL BERGANTIN MERCEDES: CONSECUENCIAS DESAFORTUNADAS

Oído el informe del capitán Estrada, y después de convenir con él la entrega del bergantín para la lucha por la causa independiente, el vicealmirante Guise cumplió con la palabra empeñada. En los comienzos del mes de marzo escribió una carta al Libertador. Su copia *ad litteram* rezaba así:

"Excmo. Sr. Simón Bolívar

Frgta. *Protector*, en la Bahía del Callao, á 2 de Marzo de 1824.

Muy Sr. mío de toda mi consideración:

Me tomo la facultad de recomendar a V.E. a Dn. José Estrada, natural de Colombia y de excelentes cualidades. Por desgracia ha sufrido la misma suerte de los dueños de buques que fueron extraídos del Callao en la madrugada del 23 de Fbro. Yo sin ser injusto con la gente no he podido hacerle las gracias que reclamaba mi buen deseo, pero confío en que V.E. se dignará dispensarle las que merece este consecuente y desgraciado patriota.

Soy de V.E. con el más alto aprecio y consideración su atento, obediente y seguro servidor.

*Martín Jorge Guise*⁹.

Ante el giro que fueron tomando los acontecimientos posteriormente, el bergantín *Mercedes* tuvo que ser remolcado hasta Huacho —por temor a la acción de las fuerzas realistas— para desmantelarlo y poder utilizar su velamen y jarcias, con el fin de aparejar el otro buque que acarrearía sal a granel. También se le descargó por completo, a la par que se destruyó el entrepunte y otras partes de su estructura para convertirlo en brulote. Sin embargo terminó siendo empleado a manera de cisterna, para proveer de aguada a los barcos de la escuadra.

Estrada, en defensa de su único patrimonio, viajó hasta Huacho para reclamar la indemnización que se le había ofrecido. Sus peticiones fueron muchas y reiteradas, en aquellos tiempos en que abundaban tanto las preocupaciones económicas cuanto las que traía consigo el estado de guerra imperante.

"Guise, asediado por las continuas peticiones de paga que le hacían sus tripulaciones y pensando, quizás, en frenar de alguna manera los cansadores requerimientos de Estrada, cometió una ligereza que después tuvo que lamentar: a tenor de lo que declarara este último, *a posteriori* "exigióle 2,000 pesos, dando por fundamento que el buque era *Buena Presa*¹⁰.

Aquel proceder del vicealmirante fue desacertado. Con el correr del tiempo el bergantín *Mercedes* resultó declarado como *Mala Presa*, circunstancia que aprovecharon en su contra los enemigos de Guise.

D. José Estrada viajó luego a Trujillo para presentar su queja al propio D. Simón Bolívar. Así lo hizo y procedió a entablar un juicio ante el Gobierno para que se le reintegrara el valor del *Mercedes* y los víveres que se le decomisaron. En su testamento y a fojas 85 del respectivo legajo, nos enteramos que aquel bergantín

era "de porte de doscientas treinta toneladas... con cantidad de víveres, fragmentado y todo apesado" —Estrada falleció mientras se ventilaba dicho pleito— y su reclamación judicial pasó a integrar los "Expedientes de Particulares", como parte de las diversas acusaciones que posteriormente se le hicieron a Guise cuando, ante el incidente surgido con el Gobernador Intendente de Guayaquil, general D. Juan Paz del Castillo, se ordenó apresar al vicealmirante Guise y someterle a juicio. Así se cimentó una denuncia injusta que, a tenor de la sentencia emitida años después por el Consejo de Guerra para Oficiales Generales, requería la más amplia satisfacción... por "...el agravio e insulto nacional que ejecutó en su persona y bandera de nuestra República"¹¹.

En el mismo testamento que el capitán Estrada hizo redactar antes de su muerte —y que el autor se permite transcribir en su parte final por su importancia— se registraba lo siguiente: la copia es textual y respeta la ortografía empleada:

Pag. 85

MEDIO REAL

Sello sexto para los años de 1823 y 1824.

"...Item: declaro que contraje matrimonio con dicha Dña. María Matías Palma, ni ella ni yo tubimos bienes algunos y por tanto todos los que al presente existen como adquiridos durante la compañía legal del matrimonio son divicibles entre ambos, deduciendo de la masa común, los créditos pasivos que al presente tengo y he de declarar eneste mi testamento, como lo expongo así para que conste".

Firmaron como testigos, D. José Simeón Ayllón Salazar y los presbíteros: D. José Maziá y D. Martín Lepafe, vecinos de esta ciudad.

22 Enero de 1833.

Dña. María Matías Palma continuó pleiteando, con inteligencia y tesón en todos sus alegatos, hasta las últimas consecuencias y sin titubear puesto que los intereses de su hogar así lo requerían. He aquí algunos de sus más resaltantes razonamientos que, fuera de diferenciar el *status* republicano del monárquico para defender sus legítimos derechos, supo también referirse en forma patética a la angustiada situación familiar por la que atravesaba:

"He aquí pues verificado con un todo, y por todo nuestro caso. Y en fin, nuestro actual sistema diametralmente opuesto al de las Monarquías, en que se atribuye al Soberano el señoría absoluto de los bienes, respeta por el contrario sus propiedades como una de las garantías más sagradas; y aún en el ca-

so en que por alguna urgencia sea indispensable disponer de ellas, exige previamente la correspondiente indemnización".

"Mucho más si se fija la consideración en la miserable situación a que he quedado reducida a resultas de este pleito, pudiéndose decir que el solo ha sido la única causa de haber perdido a mi marido, y verme viuda, con cuatro hijos huérfanos, forastera, y sin el menor recurso para poder resistir por más tiempo la horrorosa indigencia que me abrumba, después de ocho años de las mayores penalidades, y trabajos. . . (sic)"¹².

El sentido trágico de esta reclamación legal se halla justamente en que el juicio citado no llegó a concluir en sentencia alguna. El Expediente respectivo se interrumpe y se desconoce el motivo.

OTROS ACONTECIMIENTOS POLITICOS Y NAVALES EN 1824

Al ocurrir la sublevación de las fortalezas del Real Felipe el 4 de febrero, no solamente se otorgó la "Suprema Autoridad" política y militar del Perú a Bolívar, sino que, fuera de recesar el Congreso de la República el 17 del mismo mes y año, también quedaron en suspenso los altos cargos del Presidente, que venía ejerciendo D. Bernardo de Tagle en forma constitucional, así como el de su Vice-Presidente D. Diego de Aliaga, quien había sido elegido oportunamente en calidad de tal. Igualmente quedaron momentáneamente sin efecto los artículos constitucionales, leyes y decretos que pudieran oponerse al sistema republicano que se trataba de proteger.

De otro lado, las imprevistas y urgentes noticias que envió el coronel español D. José Casariego a los jefes realistas del ejército que acechaba la capital, decidieron a Monet y Rodil hasta el punto de bajar hacia Lima a marchas forzadas y lograr ocuparla militarmente. Las escasas fuerzas patriotas se vieron obligadas a retirarse. Posteriormente el Brigadier D. José Ramón Rodil pasó a hacerse cargo del mando de las fortalezas del Callao.

Militar de altos quilates, inflexible y dispuesto a todo, este jefe español —teniendo en cuenta el peligro naval que representaban los buques de la escuadra patriota— quedóse con varios barcos que armó lo más que pudo. "Eran la corbeta *Esther*, a la que llamaron Ica y le pusieron 30 cañones; *Constante* construido en el Callao, que recibió 14 cañones; el *Pezueta* que era el mismo *Balcarce*, con 18 cañones; el *Real Felipe* que fue dotado con 14 piezas, y la fragata *Perla*. Se comprende que cuando Guise no repitió otro ataque nocturno fue porque en el fondo pensaba que no convenía, pues sólo había logrado honores en el primero y único del 25 (febrero de 1824)¹³".

Durante aquella sorpresiva acción naval, que como ya se apuntó fue encomendada por Guise al comandante de la fragata *Protector* (su buque insignia), D. Robert Bisset Addison, las naves españolas se encontraban desprevenidas y el ataque resultó completamente exitoso. Dicho jefe recomendó en su parte oficial el valiente y audaz comportamiento de los alféreces Elmore, French y el guardia-marina Valencia, así como el contra maestre Thomas Elder. También tuvo frases muy elogiosas acerca del Capitán de Navío D. Hipólito Bouchard (ex-corsario argentino, francés de origen).

Dos meses más tarde, y teniendo en consideración el desenvolvimiento de sus problemas coloniales en el Perú, sobre todo el conato de guerra intestina que habíase iniciado entre las mismas tropas realistas, España resolvió legalizar la situación de quien había asumido militarmente el cargo de Virrey substituyendo a Pezuela. Para unificar la autoridad realista, Su Majestad emitió la Real Cédula mediante la cual confería el Virreinato del Perú, en propiedad, al general D. José La Serna, procediendo a enviarla hasta nuestra patria —entre otros documentos importantes— a cargo y responsabilidad del Capitán de Navío de la Real Armada, D. Roque Guruceta, quien, al mando de una división naval conformada por el navío *Asia* de 74 cañones y el bergantín *Aquiles* con 22 piezas de artillería, debía zarpar hacia América con el principal fin de que aquel alto nombramiento se entregase e hiciera de público conocimiento, para que las luchas internas cesaran.

En efecto, mientras Bolívar preparaba sus huestes con asombrosa rapidez para continuar su infatigable lucha contra el poder realista, trayendo tropas de Colombia, arreglando el ordenamiento de los efectivos peruanos y disponiendo serias medidas económicas para obtener recursos extraordinarios, La Serna se veía impedido de ejecutar lo mismo debido al desorden reinante en el corazón de sus ejércitos. Examinemos su problemática interna:

Al respecto apuntó el historiador Zuleta: "...el brigadier Olañeta había desconocido la autoridad de La Serna y pretendía declararse también Virrey. Fue urgente destacar contra él al general Valdez al mando de una división, y la guerra civil prendió entre los mismos españoles, como en los tiempos de Almagro y Pizarro, como entre los descendientes y parciales de aquellos. De esta manera, el virrey La Serna en el momento más oportuno, acaso el más necesario, se vio impedido de emplear todas sus fuerzas, y de paralizar, primeramente, y aniquilar en seguida, la acción de los patriotas"¹⁴.

En cuanto a Guise, al recibir el 6 de mayo de 1824 la noticia de que el navío *Asia* y el bergantín *Aquiles* habían sido avistados en el Atlántico, navegando hacia el sur para entrar al Pacífico y diri-

girse al Callao, olvidó sus preocupaciones económicas (sobre haberes para su gente y necesidades de sus buques), procediendo a alistar sus barcos como mejor pudo.

La inesperada nueva fue traída por un barco holandés. Guise, como experimentado marino atento a todas las sorpresas, hizole llegar a Bolívar dicho aviso pero éste no lo creyó fehaciente. Desde Huamachuco —apuntó el historiador Vegas García— respondió al vicealmirante: “Hasta el mes anterior de Marzo no había, señor Almirante, ni presunciones de posibilidad de que España pudiese enviar un sólo buque de guerra ni un soldado a América. Así, son absolutamente inverosímiles las noticias de que hayan zarpado de Cádiz buques de guerra españoles para el Pacífico y el comandante de la corbeta holandesa ha padecido una equivocación al asegurar esto”¹⁵.

Sin embargo, el informe de Guise (en el cual también solicitaba facilidades para carenar su barco insignia, la fragata *Protector*) resultó absolutamente cierto. El Capitán de Navío D. Roque Guruceta había arribado a Chiloé el 28 de abril de 1824 con el *Asia* y el *Aquiles*, permaneciendo en dicho archipiélago con sus buques fondeados en San Carlos de Ancud, durante el lapso que demoró el alistamiento del bergantín mercante *Guadalupe* en el que enviaría la correspondencia tan importante que tenía bajo custodia, y, especialmente, la Real Cédula que nombraba a La Serna como Virrey del Perú. Esta demora fue explotada por Guruceta para informarse sobre la situación imperante, efectivos navales patriotas, número y condición de estas naves, etc.

“Regular tiempo demoró el supradicho en alistar el bergantín mercante *Guadalupe* y enviarlo con el correo donde el virrey. Como estafeta fue el Teniente de Fragata, D. Ramón Cándido de Alvarado, quien desembarcó en la caleta de Quilca con su correspondencia y se dirigió al encuentro del virrey que se encontraba en Limatambo cerca del Cuzco. Tarde era ya para que Olañeta diese pie atrás en sus designios; mientras tanto Valdez volyía desde el Alto Perú con sus tropas después de su malograda campaña. Todo esto sucedía allá por el mes de agosto de 1824”¹⁶.

Retrocediendo al tiempo, al ocupar Lima el 27 de febrero del antedicho año los realistas, Monet obligó a retirarse a Necochea que ejercía el gobierno de la ciudad. Al poco tiempo dispuso que todos los que habían servido a los patriotas se presentaran. “Entre ellos tuvo que presentarse Torre Tagle. Monet le ofreció honores y Torre Tagle se puso como hemos dicho, bajo el amparo del realismo otra vez. Creyó así cobrarse el desaire que le hizo el Congreso del Perú, destituyéndole. No sólo Tagle procedió en esta forma, hubieron (sic) muchos que le siguieron, y entre ellos algunos diputados, altos funcionarios, muchos militares y hasta dos escuadro-

nes en masa. Monet no perdió tiempo y proveyó de todo a los sublevados del Callao. Sobre todo en víveres y dinero, abasteció copiosamente a las tropas, no dejando de dotarlas de armas, municiones en abundancia y cuanto encontró Monet en todo Lima, y que Necochea no pudo retirar a tiempo"¹⁷. Luego se retiró.

Mientras tanto Guise y sus dotaciones atravesaban por una terrible situación por falta de víveres y auxilios, desde que Bolívar continuaba su campaña terrestre y tenía que atender las necesidades de sus tropas con prioridad. Por lo tanto, el Vicealmirante tuvo que procurarse las vituallas a como diese lugar. Para ello se vio forzado a abandonar el bloqueo y, navegando hacia los parajes más cercanos y socorridos: Chancay y Huacho al norte; Chilca y Mala al sur, embarcar en sus buques lo que hallaba a la mano como azúcar, sal, arroz, carne porcina, aves, aguardiente y, en fin, todo lo que encontraba a mano hasta que se normalizara el aprovisionamiento. Milagrosamente la administración de Bolívar fue levantándose gracias a su empeño, y consiguió hasta un fuerte empréstito en Londres. Todo ello le permitió atender mejor a sus tropas regulares: 4,500 hombres de Colombia, 3,000 soldados peruanos, fuera de 3,000 montoneros nacionales, guarniciones y otros cuadros. En la *Macedonia* pudo también enviarle a Guise una remesa de 20,000 pesos que se recibieron en Samanco y que levantaron en algo la decaída moral de sus tripulaciones. Es necesario apuntar también algunas actitudes arbitrarias que había tomado el vicealmirante anteriormente, al exigir a naves mercantes norteamericanas determinados "rescates", dentro de los apuros que pasó en su desesperada búsqueda de fondos para la escuadra. Con la remesa llegada a Samanco pudo restituir algo del pago pendiente. El resto se comunicó a Bolívar para que él, en su calidad de mandatario con poderes dictatoriales, resolviese a la postre lo más conveniente.

Pendía sobre Guise la advertencia del comodoro norteamericano acerca de las deudas que debía pagar, so pena de represalias en contra de él como persona. Por ello estaba en Samanco.

Nuestro vicealmirante habíase visto forzado —tanto por razones económicas cuanto de avituallamiento— a ir y venir de puerto en puerto, desembarcar gente y retornarla a bordo para luego zarpar en su incesante búsqueda de recursos y provisiones. Podría habersele conceptuado como una suerte de marino trashumante que, de un tenero costeño a otro, mantenía una prodigalidad de viajes cortos para conseguir, en tierra, el mantenimiento y relativo bienestar de sus dotaciones; mientras que, en la mar, tuvo que recurrir a los ya citados "rescates", con el fin de dar parciales adelantos a cuenta de las pagas adeudadas a sus tripulantes. No había otra manera de capear el temporal que se desataba ante tantas y

urgentes necesidades. A la larga, sus enemigos se aprovecharían de todo ello para enjuiciar su conducta.

Los buques de la escuadra patriota hallábanse diseminados: Guise sólo contaba con la fragata *Protector* y la corbeta *Macedonia* en las afueras del Callao; el bergantín *Congreso* y la corbeta *Limeña* se encontraban en Huacho por orden de Bolívar; los pocos restantes convoyaban tropas desde Panamá a Guayaquil, para protegerlas de los imprevistos ataques que pudieran intentar los corsarios realistas de Chiloé: el *Quintanilla*, el *Constante* y el *Vigía* que, merodeando en el Pacífico sin descanso, resultaban enemigos peligrosos tanto para el tráfico mercante patriota como para el transporte de efectivos militares por mar.

Las antedichas eran las condiciones generales que se daban, cuando La Serna recibió su nombramiento real como Virrey del Perú en propiedad. Del lado patriota, algunos barcos faltos de carena y escasos de pertrechos y vituallas. Del realista, todo lo contrario puesto que el alistamiento se realizó en San Carlos de Ancud, durante la permanencia en aquella base del *Asia* y *Aquiles*, a los que se unirían luego el *Quintanilla* y sus dos buques corsarios.

EL VIRREY LA SERNA DA A GURUCETA EL MANDO NAVAL

Apenas recibió La Serna en Limatambo (cerca del Cuzco) la Real Cédula en la que se le nombraba virrey, ordenó al Capitán de Navío D. Roque Guruceta —quien se encontraba en Ancud— que zarpara hacia el Callao y asumiese el mando de todos los barcos realistas en conjunto.

Antes de arribar, el 5 de setiembre, ocho lanchas artilladas y cuatro falúas que obedecían a Rodil, intentaron abordar a la fragata *Protector* y a la *Macedonia* en forma sorpresiva. Los realistas pensaban que si Cochrane y Guise habían conseguido ejecutar una hazaña de este tipo —años atrás, capturando a la *Esmeralda*— a ellos podría acompañarles también la fortuna. Pero no ocurrió lo que esperaban: tras dos horas de combate, los barcos patriotas lograron echar a pique una de las lanchas cañoneras, obligando con sus disparos a que las demás embarcaciones regresaran al puerto para fondearse.

Días más tarde —el 12 de setiembre de 1824— "...se metían en el Callao *Asia* y *Aquiles* sin que Guise, que estaba a sotavento, pudiera impedirlo; mas, a pesar de este contratiempo y del estado de sus buques, se metió audazmente tras ellos cañoneándolos hasta cerca del fondeadero e imponiéndoles así la superioridad moral... Guruceta probó faltarle las primordiales facultades del líder na-

val. Traía tripulaciones frescas y avezadas a la maniobra con el largo viaje desde Cádiz y con barcos carenados durante su estadía de cuatro meses en Ancud. Los buques realistas del Callao habían dado a la vela para juntársele creyendo, con razón, que iría a combatir; pero no fue así y perdió la oportunidad de ganar una aplastante victoria con incalculables consecuencias¹⁸.

EL COMBATE NAVAL DEL 7 DE OCTUBRE DE 1824

Por las razones citadas con anterioridad (ausencia del *Congreso* y la *Limeña*), Guise tuvo que conformar su escuadra con la *Protector* y la *Macedonia*, reforzándola luego con la división colombiana al mando del comodoro, Thomas Wright, constituida por el *Chimborazo*, *Pichincha* y *Guayaquileña*, buques de menor porte y artillería que la fragata insignia del Vicealmirante, la *Protector*, que montaba 42 cañones. Todos carecían de Base de Operaciones surtos en la mar.

En cambio, la fuerza naval que comandaba Guruceta poseía al *Asia* con 72 piezas, el *Aquiles*, el *Quintanilla*, el *Constante* y el *Vigía*, además de una flotilla de cañoneras bien artilladas que sobrepasaban la media docena. Todas estas unidades hallábanse perfectamente carenadas, esto es decir con sus fondos limpios que les permitían desarrollar su máxima velocidad. Fuera de ello, contaban con el Callao como Base de Operaciones, teniendo así cerca la posibilidad de pertrecharse y repararse rápidamente. En general, la escuadra de Guruceta era materialmente superior, con 156 cañones (en los buques mayores) y ventajoso andar.

El 6 de octubre de 1824, Guise fondeó con sus barcos en las cercanías de la isla San Lorenzo, en actitud desafiante y casi como invitando a la fuerza naval de Guruceta a abandonar el amparo significativo de las fortalezas del Callao, para que zarpara con su escuadra mar afuera y aceptara entrar en combate.

Indudablemente que el Capitán de Navío D. Roque Guruceta no poseía ni la experiencia ni la habilidad estratégico-táctica de Guise. Fuera de ello faltábale el carisma y don de mando que distinguían a nuestro vicealmirante, así como el liderazgo que siempre mantuvo en forma natural durante toda su carrera de marino. Suavemente —al producirse el ocaso del Sol en la fecha arriba citada— ordenó que sus buques levaran anclas, para acercarse a la bahía y cañonear más de cerca a los barcos realistas, como retándolos a dejar la protección de los fuertes. Fue esta maniobra una suerte de puya para sacarlos de su marasmo, breve y sin más consecuencias que las de picarles el morrillo y provocar su reacción. Luego, regresó con su escuadra al tenedero de San Lorenzo, ordenando largar las anclas entre la Punta y la isla, asegurando así el

barlovento (lado de donde viene el viento) para el caso de un próximo encuentro.

Y éste no se hizo esperar sino hasta el día siguiente... Efectivamente, el 7 de octubre se apresuró Guruceta a desplazar sus fuerzas fuera del puerto, con la esperanza de cañonear a sus contrarios aún fondeados. Ello no ocurrió sin embargo, puesto que hallábanse ya en son de mar.

Del lado realista, los principales jefes de marina eran los siguientes después de Guruceta: como su segundo, el Capitán de Fragata D. Miguel Funes; ambos embarcados en el *Asia* que era el buque insignia y montaba, como ya se indicó líneas arriba, 72 bocas de fuego. Seguían sus aguas la corbeta *Ica* de 30 cañones, al mando del Teniente de Navío D. Pedro Gould; los bergantines *Pezuela*, *Aquiles* y *Constante* tenían como comandantes a los de igual clase, D. Manuel Quesada, D. José Fermín Pavia y D. José Martínez, respectivamente. Artillado por orden del brigadier Rodil, cerraba aquel conjunto un barco mercante armado, el *Moyano*, que llevaba tal nombre en homenaje a su epónimo, el sargento argentino Dámaso Moyano, quien fue el principal fautor de la sublevación y entrega a los españoles de las fortalezas del Callao.

En lo referente a los buques patriotas que se hallaron bajo el mando de Guise, éste tenía como barco insignia a la fragata *Protector*, cuyo jefe era el comandante Robert Bisset Adison. La *Macedonia* y el *Rápido* completaban la División peruana, la misma que, como ya se apuntó, hallábase reforzada con tres unidades colombianas: *Pichincha* y *Guayaquileña*, comandadas por Drinot y Baxter respectivamente, añadiéndoseles el *Chimborazo* que mandaba Wright como jefe más caracterizado.

Cuando nuestro marino, el vicealmirante Guise, verificó el movimiento de los barcos españoles —bastante más poderoso que la escuadra patriota en su conjunto— “no quiso darles la oportunidad de empeñar la lucha al abrigo de los fuertes sino fuera, para decidir el combate”. Guruceta dijo en su parte que se empeñó en destruir “el único buque digno de tal” (se refería a la *Protector*), pareciéndole “indecoroso ocuparse de los otros que eran tan despreciables”¹⁹.

Lo cierto fue que, pese a tener el barlovento a su favor ni la *Guayaquileña* ni el *Pichincha* cumplieron con las señales del insignia para “formar una línea de batalla”, entablándose el duelo principal entre la *Protector* y el *Asia*, cuando el *Chimborazo*, habiendo recibido tres impactos a flor de agua en su casco, se vio obligado a orzar restando así su débil contribución en el combate que se libraba. Siete horas duró aquella acción naval.

“El resultado fue indeciso pues por ambas partes hubo averías aunque mayores en el lado español y cada escuadra volvió a su

punto de origen: la española a su fondeadero bajo la protección de los cañones del puerto y la peruana a seguir con el bloqueo. Sin embargo, el mal estado de los buques de Guise, por sus averías y falta de carena, impidió que poco después pudiera detener a los buques españoles *Asia*, *Aquiles* y *Constante* y algunos transportes con 600 hombres que Rodil enviaba a Quilca al saber que Blanco Encalada venía con la escuadra de Chile para estrechar el bloqueo del Callao²⁰.

LA ESCUADRA ESPAÑOLA ARRIBA A QUILCA: ZARPE Y DISPERSION

Guruceta, luego de aquel cañoneo que ocasionó algunas bajas de ambos lados y algunas averías menores en los barcos combatientes, en lugar de explotar las ventajas del mejor alistamiento de sus buques y proseguir la acción, retornó con sus unidades navales hacia el Callao para, al amparo de los cañones de sus fortalezas, arrancar nuevamente su escuadra en son de mar y cumplir órdenes que había enviado el flamante Virrey del Perú D. José de la Serna, con un comisionado venido desde el Cuzco. Guise en cambio, consciente del mal estado e inferioridad artillera de sus barcos, viró con ellos hacia el norte, para reparar los suyos fuera del alcance de la artillería costera española. La fragata *Protector* —que era su buque capital— por falta de carena y pérdida de planchas de cobre en su obra viva, había perdido considerablemente su andar. Las costuras de sus tracas entreabiertas hacían agua y el trepidar de sus cañones al ser disparados, aumentaba las antedichas vías en forma peligrosa e inevitable. Tenía que ir a Guayaquil para repararse.

La Serna había ordenado que toda la escuadra realista procediera a Quilca; para esperar el desenlace de las operaciones militares que se llevaban a cabo en tierra. El brigadier D. Ramón Rodil aprovechó esta inesperada oportunidad para embarcar, en tres transportes mercantes, una compañía del batallón "Arequipa" y algunos otros efectivos del ejército realista, buques que serían escoltados por la escuadra. Dichos barcos eran el *Clarrington*, *Trinidad* y *Real Felipe*; a bordo de uno de ellos, probablemente el último de los citados, habíase embarcado el grupo de argentinos que estuvieron más comprometidos en la traición del Callao, y entre ellos, el ex-sargento Dámaso Moyano. Este convoy zarpó del Callao el 22 de diciembre de 1824. Su salida no pudo ser impedida por Guise debido a las malas condiciones en que se hallaban sus dos principales barcos: la *Protector* y el *Chimborazo*.

"Pero algo curioso pasó antes de que la escuadra realista llegase a puerto (Quilca). El día 17 de diciembre, de repente, se pre-

sentó a la vista... por el Sur, una división de cuatro buques de guerra. Eran una fragata y tres corbetas. Pegándose siempre a la costa, se vio que trataba de reconocer al puerto. Fue entonces que, desde éste se vio que llevaban la bandera de Chile. Era la división naval que esa nación recién mandaba, a órdenes de Blanco Encalada y que había sido insistentemente pedida por Bolívar mediante sus comisionados en ese país, Francisco Salazar y Daniel Federico O'Leary. Trabajo había costado convencer a Chile de la necesidad de tal auxilio. El dominio del Pacífico estaba en manos de los realistas y Guise había tenido que ir maltrecho a Guayaquil. La costa del Perú estaba abandonada, sin naves bloqueadoras y sin garantía para el comercio. Era una situación de desesperar. Esa División Naval... aguantándose con las velas al paio, largó un bote bien tripulado y lo mandó a tierra, en Quilca, para tomar informaciones. Supo por el oficial del bote (cuando éste regresó)... que Ayacucho había sido ganado por los patriotas. Blanco Encalada ordenó inmediatamente una salva general de 21 tiros. Terminada ésta, la flota de Blanco orientó nuevamente sus velas y puso proa al Sur, a Arica (para hacer aguada, dar la noticia y pasar al puerto de Pisco, es decir al Norte, para continuar registrando los puertos y caletas del Perú hasta el Callao). Y habiendo sucedido esto el día 17..., el 18 por la tarde, apareció..., por el Oeste, de mar muy afuera, la división española de Guruceta. Gracias pues a esto... escapó Blanco, el hombre de la suerte, de ser destrozado por el navío *Asia* y sus naves auxiliares²¹.

Un virrey improvisado después de Ayacucho.—Cuando el Mariscal D. Antonio José de Sucre venció a los realistas en la batalla de Ayacucho aquel glorioso 9 de diciembre de 1824, sobrevino la capitulación del virrey La Serna. Consecuencia de este importante y recordado triunfo histórico, era que todo el territorio que ocupaban las fuerzas realistas en el Perú y hasta el río Desaguadero, incluyendo los restos del ejército español, parques, maestranzas, almacenes de armas, etc., debían ser rendidos y entregados al Ejército Libertador Unido.

Algunos altos Jefes realistas —como Rodil en el Callao, Guruceta en la escuadra, y Valdez, luego de firmarse la capitulación— se mostraron opuestos a aceptarla. Este último, desde el mismo campo de batalla, envió subrepticamente hasta el Cuzco al Segundo Ayudante del Estado Mayor con la misión de levantar todo el Sur del Perú, incluyendo las tropas mandadas por el general Olañeta quien, como ya se dijo anteriormente, trató de que se le reconociera como Virrey antes de que la Corona de España legalizara el título que venía ostentando La Serna.

"En el Cuzco, una semana después de Ayacucho, es decir el 16 de diciembre, todo lo más distinguido de la sociedad y de las ins-

tituciones y entre ellas la Audiencia, determinaron que el General más antiguo, residente a la sazón en Arequipa y arequipeño a la vez, era desde luego el nuevo Virrey del Perú. Este era el General Juan Pío Tristán y Moscoso, ex Intendente de la Paz y el mismo que había hecho, años antes, campañas valerosas en el Alto Perú, avanzando con tropas peruanas y españolas hasta la Argentina²².

Poco tiempo duró el casual e inesperado "virreinato" de Tristán. Habiendo recibido cartas particulares de Sucre en las que se citaba su condición de peruano, el debido reconocimiento a los tratados (Capitulación de Ayacucho), así como el peligro de tener que enfrentar a las tropas del Ejército Libertador Unido, Tristán escribió a Bolívar y a Sucre, reconociendo la validez de la Capitulación; lo mismo hizo con Olañeta para que se sometiera a la realidad pero éste continuó en rebeldía.

Mas, habiendo las fuerzas militares del propio Tristán proclamado la República en Puno, aquel General peruano dejó avanzar y entrar en Camaná al ejército de su ex compañero el General Otero; Tristán tampoco se opuso a que Gamarra penetrase en el Cuzco, y, conociendo que tras de los efectivos de éste venían las divisiones de Córdova y de Lara (colombianas), decidió no desviar el curso de los acontecimientos que aceleraban la libertad de su patria natal, marchándose hacia la costa para no continuar siendo un obstáculo recalcitrante —como militar peruano— investido como se hallaba, tanto de facultades gubernamentales y mando militar que, a la larga, no sólo deslucirían ante la historia su bien ganado prestigio sino que también echarían sombras sobre su conducta, ya como guerrero sin ética, ya como enemigo de un Perú en el cual había tenido el privilegio de nacer.

Guruceta: el desafortunado término de su campaña naval.— Cuando todavía se hallaba el General Tristán en ejercicio del gobierno que accidentalmente había recaído en él, el día 1º de enero de 1825 a eso de las diez de la mañana arribó La Serna a Quilca, ostentando algunas cicatrices y muy maltratado por el viaje. En la fragata mercante francesa *Hernestine*, habíanse ya contratado los correspondientes pasajes tanto para el ex Virrey cuanto para sus compañeros. En consecuencia, procedieron a embarcarse al poco tiempo de haber llegado. El Capitán de Navío don Roque Guruceta, como un halagüeño y caballeroso gesto de marino hacia el derrotado gobernante, cumplió hasta el último en rendirle los honores que le habían correspondido como si fuese aún Virrey en ejercicio, disparando 28 salvas de cañón a guisa de saludo. La Serna, quien habíale enterado ya perfectamente acerca de la situación, debió sentirse reconfortado con aquel homenaje que ya no le correspondía.

Guruceta convocó, poco tiempo después, a una Junta de Jefes de los barcos a su mando, con el objeto de llegar a una determinación final acerca del destino de la escuadra. En dicha reunión se decidió que tanto el *Asia*, como el *Aguiles*, *Constante* y la *Clarington*, seguirían ruta a las islas Filipinas por reunir condiciones marineras para hacerlo. Que el *Ica* y el *Pezueta* (nuestro *ex-Balcarce*) arrumbarían hacia Europa (vía Cabo de Hornos) y que, finalmente, los transportes *Real Felipe* y *Trinidad* seguirían hasta el archipiélago de Chiloé llevando a su bordo —entre otros pasajeros— a Moyano, Oliva y los más comprometidos militares involucrados en la traicionera entrega de las fortalezas del Callao a los realistas. Así se les salvaba de la reacción justa pero severísima, que se adivinaba venir del energético Bolívar.

Por su lado el General Tristán, tanto por simpatía cuanto a causa de los generosos términos de la Capitulación de Ayacucho, facilitó a los marinos realistas todo lo que necesitaron para iniciar aquellas largas y tediosas navegaciones que se acordaron.

Guruceta, al mando de las tres principales unidades: el navío *Asia* y los bergantines *Aguiles* y *Constante*, se hizo a la mar el 2 de enero de 1825. Aprovechando los vientos imperantes lo más que pudo, recién arribó a las islas Marianas el 3 de marzo, dando fondo en la rada de Umatac para hacer víveres y aguada. Mientras permaneció en dicho lugar, realizó gestiones personales ante el gobernador, D. José Canga Herrera, con el fin de conseguir algunas prebendas y pagas que abarcaban solamente a la oficialidad de sus barcos. Estas actitudes —que llegaron a ser del conocimiento de la plana menor— resultaban sumamente injustas e irritantes para sus tripulaciones, ya que éstas se encontraban también en similares condiciones de necesidad económica.

Durante la noche del 10 de marzo el buque insignia hizo las señales correspondientes para levar anclas y darse a la vela. Las tripulaciones se negaron a acatar tal orden pronunciándose en franco motín, tomando las armas y apagando las luces de los entrepuentes, con lo que esparcieron la alarma mayor que pudo darse —en la Capitana— apoderándose del castillo en el cual se atrincheraron. Al tratar de imponer su autoridad, el Capitán de Navío D. Roque Guruceta no fue obedecido. Hízolo con voz tonante y a la luz de un farol que tenía en alto el guardiamarina de órdenes, pero, al apagarse aquél merced a una racha de viento, sus subalternos levantaron en vilo al Comandante y Oficiales, arrojándolos violentamente sobre la cubierta y persiguiéndolos airados hasta la cámara de popa. El jefe de la escuadra realista recibió en plena obscuridad terribles golpes en la cabeza y piernas, mientras oía vociferar a su gente en demanda de pagas atrasadas acumuladas durante varios meses.

No obstante los buenos oficios del Brigadier Ramírez —quien a la sazón viajaba como pasajero— llegando a suministrar cuatro mil pesos de su peculio para aliviar en algo el descontento imperante; pese a la intervención del gobernador Canga Herrera y a sus esfuerzos por convencer a los amotinados, la insurrección tomó cuerpo llegando a esperarse que el asunto se agravase, sobre todo cuando un marinero a quien apodaban “Fraile” y cierto soldado conocido con el mote de “Tío Mena”, intentaron tomar cruel venganza en la persona del Mayor de Ordenes (título equivalente al de Jefe del Estado Mayor). Su intención era la de amarrarle vivo y, atándolo luego sobre la boca de un cañón, disparar aquella pieza cargada para desintegrar su cuerpo súbitamente.

Afortunadamente tal iniciativa no prosperó; sin embargo, no pudo impedirse que los rebeldes —habiendo visto frustrado su intento de sacrificar tan cruelmente al Teniente de Navío D. Antonio Doral— se desquitaran efectuando varios disparos de artillería sobre el puerto de Quilca, tanto para alarmar a su población cuanto para intimidar a sus autoridades.

Cuando se apaciguaron los ánimos, el corolario resultó definitivamente negativo. Los amotinados enviaron a tierra, junto con los jefes y oficiales de los buques, a todos los pasajeros militares que transportaban a bordo. Así lo hicieron pues el General La Hera y los Brigadieres Ramírez y García Camba, quedando los barcos a cargo de sus respectivas tripulaciones sublevadas. Después de sostenerse acaloradas discusiones entre los amotinados, finalmente se optó por la dispersión de aquella escuadra insurrecta: el bergantín *Aquiles* enarboló la bandera chilena y se dirigió a Valparaíso.

“Por su parte, el navío *Asia* y el otro bergantín, *Constante*, resolvieron arrumbar hacia México para entregarse. D. Roque Guruceta y su plana mayor tuvieron que viajar hasta Manila en buques balleneros. Allí se siguió una sumaria para la averiguación del suceso, la misma que una vez terminada, fue enviada a España para los fines respectivos.

Sin embargo, en la Madre Patria no prosperó la cosa —y tal vez por haberse perdido las esperanzas de recuperar las colonias sudamericanas— finalmente se declaró que no había lugar a elevarla a proceso”²³.

El historiador naval Vegas García, refiriéndose al desastroso final que le cupo a la escuadra de Guruceta en aquella oportunidad, apuntó lo siguiente: “Su escuadra fue en adelante de mal en peor pues sólo *Ica* y *Pezuela* llegaron a España. Los otros se rebelaron y tomaron diferentes rumbos. Así terminó el Poder Naval español en el Pacífico”²⁴.

EL ASESINATO DE MONTEAGUDO

Llamado por el Libertador Bolívar en aquella agitada época, acababa de retornar a Lima D. Bernardo Monteagudo Cáceres, quien fuera el Primer Ministro de Guerra y Marina que tuvo nuestra patria y que había sido exiliado del Perú en el año de 1822. El ilustre caraqueño, que a la sazón ejercía poderes dictatoriales otorgados por el Congreso de la República, conocedor de la energía y tesón organizativo que siempre había puesto Monteagudo al servicio de la independencia y bajo las directivas de San Martín, no obstante la tendencia monárquica que individualizó a Monteagudo —Bolívar era partidario de la republicana— pensó que sus servicios podrían serle de suma utilidad. Por ello fue que le invitó a regresar al Perú.

Al lado de San Martín y Guise, Monteagudo figura en nuestra historia completando el grupo principal de los fundadores y organizadores de la Marina de Guerra nacional. Durante los dos primeros años del Protectorado, sus procedimientos drásticos contra toda oposición o renuencia a la causa independentista, le suscitaron muchos enemigos irreconciliables. Innúmeros españoles solteros, por ejemplo, sufrieron la confiscación de sus riquezas y fueron desterrados del Perú, utilizándose sus caudales para fortalecer los ingentes gastos del erario de ese entonces. Examinando otros extremos de sus exigencias económicas para, como Ministro de Guerra y Marina atender las necesidades del ejército y tratar, al mismo tiempo, de satisfacer las continuas y reiteradas peticiones de la escuadra de Cochrane acerca de pagas atrasadas, bastimentos, pertrechos y víveres. Hasta llegó, dentro del cálculo estricto de las economías que se impuso mantener a ultranza, a negarle al cochero de San Martín, D. Ramón Meneses la costumbre tradicional de beneficiarse con las carnes del primer toro lidiado en la plaza al comenzar la temporada²⁵.

El historiador peruano D. Mariano Felipe Paz Soldán —en su "Historia del Perú Independiente". El Havre, 1874— esbozó a vuela-pluma algunos rasgos superficiales referentes al aspecto personal característico del ex Ministro: "Monteagudo —apuntó en el primer tomo de su obra— era hombre muy aseado; su vestido sin ser afectado, llamaba la atención de cuantos le conocían; tenía placer en adornarse con cadenas de oro, sortijas y prendedores de diamantes o piedras preciosas; pasaba en una palabra por un "chamberí", como se decía entonces". Estos detalles, al parecer nimios de primera intención, pueden relacionarse subjetivamente con su premeditado asesinato en el que no se registró robo alguno.

El 28 de enero de 1825 y aproximadamente cerca de las ocho de la noche D. Bernardo Monteagudo Cáceres fue atacado por dos



El primer Ministro de Guerra y Marina que tuvo el Perú: D. Bernardo Monteagudo Cáceres.— Colección pictórica: Museo Naval del Perú. Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía.

individuos, el mulato Ramón Moreira y el negro Candelario Espinoza, en un lugar muy próximo a la portería del convento de San Juan de Dios, en Lima. El primero de los citados le disparó casi a boca de jarro un tiro de pistola, que no llegó a efectuarse por haber fallado la ceba; en cambio Espinoza con un puñal muy grande, "nuevo, amolado, con cache envuelta en pita y untada en cera", lanzóle una feroz estocada que dio en pleno corazón. El asesino dejó su arma blanca clavada en el pecho de la víctima y, sin detenerse a obtener algún provecho de su crimen robándole dinero o joyas, los dos delincuentes huyeron en dirección a la Recoleta, logrando fugarse sin mayores tropiezos.

Como es de suponerse, la justicia tomó inmediata acción en este caso y procedió a interrogar a cuanta persona pudiese arrojar alguna luz sobre el asunto; entre ellas, al boticario don Santos Peña —quien tenía su establecimiento "como a treinta varas" del lugar en que ocurrió el asesinato— y también, al cirujano don Francisco Román quien platicaba con aquél en esas horas. Los vecinos don Pedro José Gil y don Manuel Fernández suministraron datos generales acerca de los sospechosos que habían visto merodeando. Finalmente, Fray Juan de Dios Cortés "dijo que al retirarse a su convento como a cosa de las ocho, recibió el aviso del padre Hurtado, para que en el acto fuese a auxiliar a un hombre que estaba agonizando en la vecindad". Llegado que fue lo encontró cadáver, "boca abajo, agarrando un puñal como de media vara de largo"²⁶.

El auditor de guerra Dr. Ignacio Ortiz de Zavallos, recibió el arma asesina del Ministro del Ramo, D. Tomás Heres. Entre los 83 afiladores limeños uno de ellos, don José Genaro Rivera, reconoció el cuchillo y manifestó haberlo amolado a un joven de raza negra, cobrándole un real por su trabajo. Siguiendo con las investigaciones entre la gente de color, se dieron los pasos aconsejables y, finalmente, se capturó a Candelario Espinoza así como a su compañero Ramón Moreira. Ambos prestaron sus declaraciones, reconocieron su culpabilidad, pero incurrieron en embrollos y diversas acusaciones contra otros ciudadanos como D. Francisco Colmenares, D. José Pérez, D. Francisco Moreira y hasta otro moreno, José Mercedes Mendoza. Estos las refutaron y probaron sus coartadas en forma fehaciente, excepto el último quien estuvo incurso en planes de robo previos al asesinato.

Lo actuado fue puesto en conocimiento de Bolívar el 5 de febrero de 1826, para que el sumario se elevara a proceso. El Libertador lo dispuso así. Finalmente, y después de las pruebas del plenario, el Fiscal Tellería acusó y pidió la pena capital para Espinoza y Moreira; también, un castigo de enrolamiento hasta el fin de la guerra para Mendoza. El gobierno ofició al Presidente de la Corte Suprema, para que nombrase nuevamente un tribunal especial

“que vuelva a ver de nuevo, conozca y juzgue en primera instancia dicha causa”. La de nunca acabar.

En el intervalo, el Libertador envió desde La Paz al Ministro de Gobierno un oficio. Decíale entre otras cosas:

“El Consejo de Gobierno tendrá presente el ofrecimiento que S.E. hizo al moreno, Candelario Espinoza, ejecutor del crimen, de que se le perdonaría la vida en caso de declararse con verdad los cómplices del hecho. S.E. cree que así lo ha cumplido, y por lo tanto desea que su ofrecimiento no quede sin efecto.—F. S. Estenós”.

Los antecedentes de Candelario Espinoza eran, sin duda alguna, heterogéneos teniendo en cuenta su juventud. No habiendo cumplido aún los diecinueve años, era un precoz ladrón y había cometido dos asesinatos antes de matar a Monteagudo. Tales referencias, unidas a su audacia para mentir —que quedó al descubierto a través de sus declaraciones— le retrataban como un sujeto inde-seable y peligroso para la sociedad.

De otro lado, habíase alistado en el ejército de San Martín al llegar al Perú la Expedición Libertadora, abandonando las tropas realistas del batallón “Arequipa”. Sirviendo al sector patriota como lancero, luchó bravamente y fue condecorado dos veces por su valor. Estaba acostumbrado a matar.

A raíz de la ocupación de Lima por los españoles —luego de la traición de Moyano y Oliva en las fortalezas del Callao— Espinoza quedó enfermo en un hospital y fue capturado, enviándosele a Jauja como prisionero. Desde allí se evadió junto con cincuenta de sus compañeros, alistándose nuevamente en el ejército patriota que luchaba por nuestra independencia.

“Manuel Lorenzo de Vidaurre y tres vocales escogidos especialmente —apuntó el historiador Jorge Basadre— tomaron a su cargo el asunto y formaron un tribunal especial con amplias facultades. En el proceso hay documentos en el sentido de que Espinoza fue torturado y que insistió, bajo esa presión, que el móvil del asesinato fue el robo. Acaso no dijo entonces la verdad. Bolívar le perdonó la vida después de recibir su declaración secreta, y lo envió al presidio de Chagres según unos, y según otros, con el grado de Sargento en las tropas que regresaron a Colombia”²⁷.

Sin embargo, quedó probado que —tal vez por el apuro o nerviosismo del momento— no se produjo robo alguno en el caso de Monteagudo, pese a que hubiera sido fácil despojarle de algunas joyas y dinero que, como se ha referido líneas arriba, acostumbraba a llevar consigo aquel “chamberí” que esbozó Paz Soldán.

Pero al fin y al cabo, quien se impuso fue Bolívar. Si el 11 de enero de 1826 se ratificó en su sentencia, el 4 de marzo el Libertador "venía en conmutar la pena ordinaria a que ha sido condenado Manuel Candelario Espinoza, en diez años de presidio en Chagres y extrañamiento perpetuo de esta República; a Ramón Moreira, en seis años de presidio, en el mismo sitio..."²⁸.

LA PRISION DEL VICE ALMIRANTE GUISE

Ya se ha visto en páginas anteriores el mal estado en que se hallaba la escuadra peruana tanto por las averías que soportó durante el combate con los buques realistas de Guruceta, cuanto por la falta de carena de sus unidades. Finalmente, y cuando por los referidos motivos Guise insistió en la necesidad de efectuar tales reparaciones y trabajos en Guayaquil, como el puerto del Callao se hallaba en manos españolas y Rodil al mando de sus fortalezas, se autorizó oficialmente la realización del reiterado pedido.

Al respecto apuntó Buenaño Muro: "Guise se dirige a Guayaquil no sólo para efectuar este trabajo sino para incorporar a la escuadra peruana los buques *Limeña*, *Bomboná*, *Monteagudo* y *Progreso*, lo que demuestra su lealtad hacia el Perú y su interés en incrementar nuestra escuadra"²⁹.

El citado viaje le fue adverso porque, al poco tiempo de asumir plenamente sus tareas en el ya mencionado puerto y mientras realizaba las gestiones pertinentes, surgió un incidente con el por entonces Intendente de Guayaquil, General D. Juan Paz del Castillo, que dio lugar a la más injusta e inmerecida de las represalias en contra de su dignidad y su persona.

Debe tenerse en cuenta que la fidelidad que había guardado Guise por Riva Agüero, a quien siempre le demostró lealtad, fuera de malquistarle con Bolívar, le indispuso ante la opinión de diversos jefes militares sudamericanos que en su fuero interno le envidiaban y esperaban una oportunidad para saciar en él su odio y antipatía. A todo lo indicado fueron añadiéndose diversas quejas y algunas denuncias de particulares —propietarios de barcos en su mayoría— a los cuales, urgido por las circunstancias, la escasez de dinero y la necesidad de avituallar sus buques para poder hacer frente a los realistas, Guise tuvo que confiscarles sus naves o embarcaciones y hasta los víveres, con cargo a que fueran indemnizados en su oportunidad. El historiador naval Vegas García, después de recordar que Illingworth aceptó el grado de Contralmirante y reemplazó a Guise en el mando de la escuadra, se refirió al incidente que tuvo el vicealmirante con el Intendente de Guayaquil, Paz del Castillo, por un ultraje que este último consideró que el marino le había inferido. Fueron sus palabras:

“Parece que la causa ostensible de este ultraje fue el reclamo de 30,000 pesos para pagar a sus tripulaciones; pero de la lectura de los papeles pertinentes se deduce que chocó el carácter de Guise con la soberbia del Gobernador de Guayaquil, Paz del Castillo, azuzada por el odio que Tomás Heres, Ministro de Marina de Bolívar tenía al Vice-Almirante, conociendo además por los anteriores líos, la escasa confianza que en éste tenía el Libertador”.

Para reforzar su aseveración acerca del “odio que Tomás Heres . . . tenía al Vicealmirante”, el historiador Vegas García añadió algunos párrafos ampliatorios. Refiriéndose a Guise apuntó:

“Se le envió por tierra a Lima alojándolo en el trayecto en las cárcees inmundas de esa época . . . Gobernaba Santa Cruz, en nombre del Presidente vitalicio y Heres escribe a éste a Colombia: “Se terminó por fin el famoso juicio de Guise, por medio de una sentencia que lo declara benemérito hasta las nubes . . . Medió el nacionalismo y toda otra consideración ha sido desechada . . . En fin sería nunca acabar si tratara de indicar a V.E. las abominaciones que se han cometido en este asunto”. Y por último dice que Santa Cruz . . . le ha declarado (entiéndase: a Heres), “que tenía datos reservados e indudables para creer que Guise estuvo bien comprometido en la conspiración últimamente descubierta”³⁰.

EL JUICIO QUE SE SIGUIO AL VICEALMIRANTE GUISE

A raíz del ostensible incidente que protagonizaron el Comandante General de la Escuadra del Perú y el Intendente de Guayaquil, General Juan Paz del Castillo, este último ordenó el 6 de enero de 1825 y en su calidad de máxima autoridad política en aquel puerto, que se procediera al apresamiento de Guise. Su detención no se efectuó a bordo sino en tierra, en la propia casa que habitaba aquel marino y que hallábase situada en la ciudad de Guayaquil. Para dicho efecto se envió hasta su morada “. . . al señor Coronel Cordero con un piquete de cincuenta soldados para que lo hiciesen comparecer”³¹.

Como era indispensable reemplazarle en el mando de la escuadra —y hallándose ausente el Libertador Bolívar, quien estaba en el Perú— Paz del Castillo reunió una Junta de Guerra sin tener facultades para ello; ésta, bajo su presidencia, nombró a John Illingworth en su lugar. El ex subalterno de Guise aceptó.

Debe tenerse en cuenta que el citado oficial de marina —inglés de origen— habiéndose unido al ejército colombiano llegó a alcanzar el rango militar de General de Brigada. Merced a dicha circunstancia hallábase apto para trocar su grado por el de Contralmirante, en el caso de embarcarse para ejercer su carrera original. Tal equivalencia pesó sin duda en el criterio de la Junta de Guerra impro-

visada por Paz del Castillo, resolviendo en consecuencia nombrarle para reemplazar a Guise en el mando de la escuadra, cargo que se le otorgó casi de inmediato, el 8 de enero de 1825 y para que dicha fuerza naval no permaneciera acéfala. John Illingworth era un valiente marino y excelente profesional.

Dentro del rastreo histórico relacionado con el insólito juicio que, por animadversión, se le siguió a Guise en aquella oportunidad, el autor ha logrado ubicar dos importantes referencias manuscritas acerca de tan sonado caso. Tales documentos (fechados el 22 de setiembre y el 17 de noviembre de 1826, respectivamente), fueron hallados dentro del grupo conocido como "Quejas de Particulares". En el primero, un Consejo de Guerra que se reunió en el Arsenal Naval del Callao y que fue presidido por el entonces Comandante General de Marina, Contralmirante D. José Pasqual de Vivero, declaró que Guise debía ser puesto en libertad "por haberse indemnizado completamente de todos los cargos que sele (sic) han hecho". El segundo documento constituía una copia manuscrita de la Suprema Resolución que declaró a Guise en libertad.

Por considerarlos de importancia para el debido esclarecimiento de este histórico proceso, sus textos se reproducen *ad litteram* a continuación:

MEDIO REAL

Sello sexto para los años de 1832 y 1833

Sigue _____

"Administración de Justicia — Sentencia pronunciada por el Consejo de Guerra de Oficiales Grales. en la causa del Sr. Vice-Almirante Dn. Martín Jorge Guisse (sic).

"Habiéndose en virtud de la orden del 5 de mayo del año próximo pasado de S.E. el Consejo de Gov.rno., formado el Proceso con arreglo a Ordenanza al Sr. Vice-Almirante D. Martín Jorge Guisse (sic), Comandante General de la Escuadra del Perú, por la acusación que comprende, en el incidente que en que el Gobernador Yntendente de Guayaquil, Gral Juan Paz del Castillo, *se le arrestó, depuso del mando, y dirigió preso a esta Capital*, en cuya causa concurrió como Fiscal en su formación el Capitán de Navío Dn. Joaquín Soroa, y por su ausencia trajo al Capitán de Fragata Dn. Carlos García del Postigo al Consejo de Guerra de Generales, que a este efecto y por igual Suprema Orden se convocó en el Arsenal del Callao, desde el día diez y ocho hasta hoy veintidos de Setiembre de ochocientos veintiseis, y en el cual precipió el Sr. Contra-Almirante

Comandante Gral. de Marina, Dn. José Pasqual de Vivero, Todo bien examinado ha declarado y declara dicho Consejo de Guerra: que el referido Sr. Vice-Almirante Dn. Martín Jorge Guisse, *debe ser puesto en Libertad por haberse indemnizado completamente de todos los cargos que se le han hecho*, y que por el Supremo Gobierno debe reponérsele en su empleo y distinciones como corresponde a sus distinguidos servicios militares y políticos en la Escuadra de su mando, pidiendo la satisfacción que merecen, y el agravio e insulto nacional al rfd. Sr. Yntendente de Guayaquil ejecutó en su persona y bandera de nuestra República, quedando a dcho. Sr. Vice-Almirante *en sus descargos a los expdtes. de quejas de particulares* contra sus procedimientos, y que se han traído al juzgamiento de esta causa según las órdenes del Supmo. Gov. no, por lo que según Ordenanza se pasará el proceso y esta sentencia pa su superior observación — José Pasqual de Vivero — Domingo Tristán — José Rivadeneira — Juan Salazar — Rafael Jimena — Hipólito Bouchar — Tomás Guillermo Carter —³².

El segundo documento que se ha considerado interesante transcribir, es el constituido por la Suprema Resolución del Consejo de Gobierno presidido a la sazón por Santa Cruz en representación de Bolívar. Es preciso tener en consideración que, para ese entonces, el grado de Contralmirante otorgado a John Illingworth había sido aprobado por el Libertador. Así, el caprichoso ascenso concedido al ex subalterno de Guise por una Junta de Guerra carente de potestades para hacerlo, hallábase sancionado legalmente gracias a los amplios poderes dictatoriales de que gozaba Bolívar y que le habían sido concedidos por el Congreso Nacional del Perú antes de entrar en receso. Mientras Illingworth era el Comandante General de la Escuadra nuestra, Guise enfrentaba el proceso que se le había incoado. La Suprema Resolución citada *ut supra* rezaba así:

SUPREMA RESOLUCION

Lima, Noviembre, 17 de 1826.

"Visto el proceso seguido contra el V. Alm. de la Escuadra, Dn. Martín Jorge Guisse, y lo dictaminado por el Auditor General de Guerra: se le declara libre de los cargos que sele (sic.) hicieron en materias puramente del Servicio Militar, *sin que lo obrado pueda perjudicarle a la buena opinión de que estuvo animado al tomar estas providencias* — — — Se declara igualmente que el Consejo se ha excedido en sus atribuciones, procediendo a pronunciar sentencia en la presente causa, cuando

el artículo catorce de la Ordenanza de Marina prohíbe (sic.) que se extienda en semejantes casos, y previene que el Presidente proceda sólo a contar los votos y dar cuenta con el resultado. Que se excedió por último, procediendo a declarar al V. Alm. libre de los cargos particulares que se le hacen en el proceso; no siendo su atribución, ni aun cuando lo fuera, pudo pronunciarse sentencia sin oír a las partes en juicio contradictorio, conforme a las leyes comunes; y en consecuencia se llevará (sic.) a efecto lo resuelto en veintiocho de Mayo, a fojas cuarenta y tres del segundo Quadno. — —'33.

Santa Cruz — —

Pror orden de S.E. — —

T. de Heres

Respecto de este proceso y de la Suprema Resolución arriba mencionada, el historiador peruano Mariano Felipe Paz Soldán escribió que el Consejo de Gobierno "...carecía de energía, y después de dos meses aprueba la sentencia en cuanto se le declara libre de los cargos que le hicieron en materias puramente del servicio militar; y se le restituye su fama que justamente había gozado; pero como la sentencia se declaró, procediendo en justicia y dignidad, que debían exigirse satisfacciones por el insulto nacional que el Intendente de Guayaquil ejecutó en la persona del Vicealmirante y bandera del Perú. El Consejo de Gobierno, hechura de Bolívar y ejecutor de su voluntad, no podía aprobar lo que ofendiera su honor, ni lo ejecutado por sus hechuras; desaprobó, pues, la sentencia en esa parte, declarando que el Consejo de Guerra se había excedido de sus atribuciones"³⁴.

Mientras tanto Guise continuó en prisión durante poco más de un año; la malquerencia de sus enemigos continuó ensañándose en contra de él. Recién más tarde, "... y a solicitud del propio Guise, por resolución del 22 de febrero de 1828, el Congreso de la República aprobó en su totalidad la sentencia del Consejo de Guerra"³⁵.

Al respecto apuntó el historiador naval Fernando Romero: "Restituido en su grado el Vicealmirante, se retiró a vivir en Miraflores, cerca de Lima, hasta que en octubre de 1827 reasumió el mando de la Escuadra en vista de las graves tensiones existentes entre el Perú y Colombia"³⁶.

1. STIGLICH, GERMAN... *Historia de la Marina en el Perú*. Lima, 1923. Diario "LA CRONICA" (Décimotercero Periodo). Cap. XXXII.
2. *Ibíd.*
3. *Ibíd.* Loc. cit.
4. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1969, T. II, pp. 112-113.
5. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929, p. 24.
6. STIGLICH, GERMAN... *Ibíd.* Loc. cit.
7. ARCHIVO MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO (hoy: *Archivo General de la Nación*). En 1967: Expediente N° OL. 109-26.
8. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Op. cit.*, p. 25.
9. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION.—Vide: Expediente N° OL-109-26.
10. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Op. cit.* T. II, p. 115.
11. *Ibíd.*, p. 116.
12. ARCHIVO GENERAL DE LA NACION. En 1967: Expediente OL. 109-26.
13. STIGLICH, GERMAN... *Op. cit.* Cap. XXXIII.
14. ZULETA, CELSO... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920, p. 51.
15. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Op. cit.*, p. 27.
16. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Op. cit.* T. II, p. 125.
17. STIGLICH, GERMAN... *Op. cit.*, Cap. XXXIII.
18. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Op. cit.*, pp. 27-28.
19. *Idem.*
20. BUENAÑO MURO, JAVIER... *Compendio Histórico de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1963 (p. 37. Vide: *Resumen Histórico de nuestra Marina de Guerra*. Callao, 1964. Imp. Marina, Guerra.
21. STIGLICH, GERMAN... *Op. cit.* Lima, 1923. Cap. XXXVI, p. 16.— Vide: diario "LA CRONICA", ed. 5 agosto.

22. Ibídem.
23. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. Lima, 1969. T. II, p. 128.
24. VEGAS GARCIA, MANUEL... Lima, 1929. Op. cit., p. 29.
25. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. T. I, p. 38.
26. Ibídem., p. 39.
27. BASADRE, JORGE... *Historia de la República del Perú*. Lima, 1968 (sexta edición). T I, p. 102.
28. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 47.
29. BUENANO MURO, JAVIER... Op. cit., p. 37.
30. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 32.
31. DENEGRI LUNA, FELIX... *Historia Marítima del Perú*. Lima, 1976. *La República, 1826-1851*. V. I, p. 126.— Vide: "Defensa del Señor Vice-Almirante, D Martín Jorge (sic.) Guise en la causa que se le siguió ... Lima, 1827 p. 38. Imp. Republicana, por J.M. Concha.
32. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., pp. 121-122.—Vide: Archivo General de la Nación, Expediente OL 109-26 relativo a D. José Estrada. Idem: diario oficial "EL PERUANO", del 25 noviembre 1826.
33. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. T. II, pp. 122-123.
34. PAZ SOLDAN, MARIANO FELIPE... *Historia del Perú Independiente*. El Havre, 1870 (período, 1822-1827). T. I., pp. 311-312.
35. Ibidem. T. I., p. 312.
36. ROMERO, FERNANDO... Notas para una biografía del Vice Almirante Guise, Lima, 1974, p. 73.

*El asedio del Callao por mar y tierra.
Nuestra Escuadra inicia la toma de
sus castillos. La Capitulación de Rodil.
Felicitación de la Marina:
Medallas conmemorativas.
Desarme naval al consolidarse
la República y en vísperas de guerra.*

EL ASEDIO DEL CALLAO:
LA CAPITULACION DE SUS FORTALEZAS

Ya se ha visto que el 5 de febrero de 1824 y al amotinarse las tropas argentinas, sus cabecillas, el sargento Dámaso Moyano en unión de José Oliva, entregaron los castillos del Real Felipe a las fuerzas españolas comandadas por el coronel D. José María de Casariego. Junto con las mencionadas fortificaciones también pasaron al poder del enemigo los castillos de San Rafael y San Miguel.

Mientras tanto Bolívar prosigue su campaña terrestre dentro del territorio peruano, ya para unificar las provincias partidarias de Riva Agüero, ya para independizar las sojuzgadas por los realistas a órdenes del virrey La Serna. Marchando sobre tierras norteñas por ese entonces, apuntó uno de sus biógrafos lo siguiente: "El camino a Trujillo continúa. Al llegar a punto tan importante, el mes de marzo, Bolívar sabe con dolor la recuperación de Lima por los ejércitos españoles al mando de Canterac, el doce de febrero de 1824"¹.

Los realistas se afianzaron sólidamente tanto en la capital como en su primer puerto. El brigadier español D. José Ramón Rodil fue nombrado gobernador de la Plaza del Callao. Su Estado Mayor hallábase constituido por los comandantes de los castillos Real Felipe, San Miguel, el comandante del Arsenal, el capitán del puerto, el comisario pagador, el jefe de ingenieros, el capitán de llaves, el capitán de presas, el capellán, el cirujano mayor y los jefes de cuerpos. Su escribiente particular era un joven sin pretensiones, D. Manuel José Domínguez².

El sitio del Callao, el asedio del puerto por las naves patriotas bloqueadoras —desde Guise hasta Illingworth— y la tenaz resistencia de Rodil, se dieron durante el lapso transcurrido entre el 1º de octubre de 1825 y el 23 de enero de 1826.

Si bien en la última de las indicadas fechas las tropas que, bajo el mando en jefe del general venezolano D. Bartolomé Salom, lograron concretar definitivamente su victoria y ocupar las fortalezas por tan largo tiempo sitiadas, "...se puede decir que estuvieron del todo victoriosas desde el día 9, en que la Marina, por un valeroso asalto con sus tropas de desembarco, se hizo del Castillo contiguo, de Santa Rosa, e izó en él la bandera del Perú. A partir de ese momento los cañones no tronaron más"³.

Nuestra Marina de Guerra —cuya escuadra, a consecuencia del proceso contra Guise, obedecía las órdenes de Illingworth— había mantenido su bloqueo al Callao en forma un tanto estática, obedeciendo las disposiciones emanadas del General en Jefe, D. Bartolomé Salom; en otras palabras: cañoneos esporádicos contra las fortalezas, con la finalidad de desgastar sus defensas humanas y materiales para facilitar su rendición.

Pero dos circunstancias inesperadas contribuyeron a acelerar y hacer más dinámica y eficaz nuestra acción naval. Podrían desdoblarse como se indica:

- A.—La defección de los comandantes de artillería de los Castillos, D. Nicolás Ponce de León y D. Sebastián Riera, quienes, fuera de ser jefes que gozaban de la confianza de Rodil, tenían amplio conocimiento acerca de la ubicación de las guías de pólvora para hacer estallar el minado de las fortalezas en caso necesario. Ambos jefes dejaron el lado realista y se pasaron —con fecha 3 de enero de 1826— al campo patriota comandado por Salom⁴.
- B.—El arribo a Lima del general La Mar, quien procedente de Guayaquil, llegó a nuestra capital para hacerse cargo de la Presidencia del Consejo de Gobierno. Sus órdenes inmediatas dinamizaron los planes de ataque contra el Real Felipe, obrando así de acuerdo con las ideas de Bolívar —que éste le había hecho llegar del Alto Perú— mientras se preocupaba en afianzar la independencia de aquella naciente república (hoy Bolivia, como la bautizó Sucre en homenaje al Libertador).

De lo arriba expresado se deduce fácilmente que, concedora nuestra Marina de Guerra, y por ende su escuadra, de la ubicación exacta de las guías puestas por los realistas para hacer estallar en caso urgente las minas sembradas alrededor de los Castillos, la atención del Capitán de Navío Illingworth (quien al mando de la escuadra, fue ascendido a contralmirante posteriormente) se orien-

tó en forma prioritaria a procurar que se cortasen las ya mencionadas guías. El día 6 de enero de 1826 y desembarcando gente por las cercanías de la boca del río Chillón, sus botes habían trasladado granaderos del batallón "Caracas" hasta la caleta de Bocanegra —no distante de la desembocadura del Rímac— con el fin de que ejecutaran un ataque por extramuros de los castillos. Rodil ejecutó 116 tiros de cañón y metralla sobre ellos, a la vez que les disparó 4 bombas. Sin embargo, no se percató de que el ataque en mención había utilizado el mar como vía principal, hasta que divisó el reembarco de los heridos y las bajas en los botes, para retornar a Bocanegra. La inexperiencia en esta clase de operaciones mixtas, no rindió el éxito esperado, pero dejó establecida una gama de enseñanzas que podían y debían aprovecharse. Illingworth, a partir de ese momento, comenzó a elaborar un ataque por su cuenta: una suerte de operación directa de desembarco.

Resulta de interés anotar, que la escuadra del lado independiente —empleada para bloquear el Callao— era realmente una fuerza naval integrada por unidades peruanas en su mayoría. Sin embargo, hallábase reforzada por cuatro naves que, en su totalidad, constituían el aporte de Chile y Colombia para la empresa de rendir el último baluarte del poder español en el Pacífico: la plaza del Callao, que terca aún después de las derrotas de Junín y Ayacucho, se mantenía izando la bandera española al mando del Brigadier D. Ramón Rodil.

Del lado peruano se contaba con: la *Protector* (44 cañones), la *Limeña* (20 piezas), la *Macedonia* (1), el *Congreso* (20 bocas de fuego), y además tres lanchas cañoneras. La *María Isabel* de 48 cañones y el bergantín-goleta *Montezuma* (con 1 cañón) eran barcos chilenos. Colombia colaboraba con la corbeta *Pichincha* y el bergantín *Chimborazo*, armados con 18 y 16 piezas respectivamente.

Los realistas tenían a su disposición el *Moyano*, el bergantín *Constante*, el *Pezuela* (ex *Balcarce*), el bergantín *Ica* (alias: *Moquegua*). La fragata *Venganza* (que, como nuestra, se había rebautizado como *Guayas*) fuera del *Asia* y del *Aquiles* que se reparaban en la bahía. Su artillería se había reforzado al máximo posible.

Es preciso añadir que además de las piezas de artillería normalmente montadas en los barcos con que contaba Rodil, éste había ordenado que, en casi todos ellos, se incrementara su poder de fuego mediante el embarque e instalación de carronadas (cañones cortos y de grueso calibre, desplazables sobre correderas). Tierra adentro de las orillas del puerto, innúmeros brocales de piezas emplazadas en fortalezas y baluartes —con pelotería de fuego de considerable alcance —hallábanse listos a disparar sus proyectiles, e incluso sus cargas de metralla cuando ellas convinieran, tanto para mantener alejados a los buques independientes, cuanto para ope-

nerse diseminado sus balines sobre cualquier acción de desembarco hostil.

El 7 de enero de 1826, Illingworth logró dar un gran paso para conseguir anular el minado del Castillo Santa Rosa. Tras de efectuar un débil ataque sobre él y cañonearlo, envió una columna de desembarco integrada también por el comandante Riera —ex subalterno de Rodil, quien conocía perfectamente la ubicación de las guías— por lo que se procedió a cortarlas en su totalidad. Anulado así el peligro del minado circundante, ya resultaba mucho más fácil atacarlo sin correr el riesgo de letales explosiones.

Mientras el asedio por tierra de las tropas del General D. Bartolomé Salom continuaba empeñosamente tratando de dominar la valiente y empecinada resistencia de las fortalezas chalacas, atacándolas por diversos puntos y cañoneándolas aún desde Bellavista, la Escuadra Combinada alistó rápidamente su plan para, mediante un desembarco y utilizando el mar como vía de acceso, tomar el Castillo de Santa Rosa y comenzar el triunfo definitivo izando en él la bandera de la República Peruana. La columna de desembarco que alcanzó a cortar las guías el 7 de enero, tuvo que permanecer en tierra y parapetarse. Buena parte de sus componentes —militares caraqueños del ejército de Salom— tuvieron que soportar estoicamente la réplica de Rodil, quien llegó a disparar sobre los asaltantes cosa de 50 cañonazos y 2 bombas, fuera de un nutrido fuego de fusilería para desalojarlos sin llegar a conseguirlo. Su angustiosa situación aceleró los planes del Comandante General de la Escuadra Combinada.

La toma del Castillo Santa Rosa.—Refiriéndose al 8 de enero, apuntó textualmente el historiador naval Stiglich: "Llegó la noche, e Illingrot (sic), reuniendo las tripulaciones y guarniciones, más la defensa móvil, decidió confiarla a Jones para que decididamente atacase a todo costo y tomase por mar el Castillo de Santa Rosa. A las diez de la noche, nueve embarcaciones, con 200 hombres decididos y escogidos, se lanzaban al asalto...".

"La Compañía de Marina, a los pocos momentos y tras un fuego nutrido, y una lucha cuerpo a cuerpo, con hachas, cuchillos y golpes de bayoneta, ocupó el Castillo de Santa Rosa. La Escuadra contribuyó así, no sólo a salvar a la gente de Caracas que estaba seriamente comprometida sino que aseguró para la República y para siempre la victoria final de la campaña emancipadora"⁵.

Los agradecimientos del Gobierno a la Escuadra.—Respecto de este acontecimiento histórico, a fines del mes en que la Escuadra obtuvo tan meritorio triunfo rindiendo y tomando el Castillo de Santa Rosa, nuestro Ministro de Guerra y Marina por aquel entonces, D. Juan Salazar, se dirigió por escrito al Comandante General de aquella Escuadra Unida y jefe del bloqueo del Callao, el a la

sazón Capitán de Navío don John Illingworth, mediante una comunicación especial que, habiendo sido redactada y firmada en el Palacio de Gobierno limeño, llevaba fecha del 24 de enero de 1826. Por considerarla de excepcional importancia, se transcribe su texto a continuación:

“Señor Comandante General.— La Escuadra Unida ha llenado los votos de la Nación. Su bravura y actividad han contribuido a la importante toma de la Plaza del Callao, después de un año de privaciones y fatigas. El Gobierno está muy satisfecho de los distinguidos servicios de tan benemérito cuerpo, y me manda S. E. el Consejo de Gobierno decir a U. S., que a su nombre le dé las más expresivas gracias, quedando en premiar oportunamente su consagración en obsequio a la Independencia de la República.—Sírvasse Ud. hacérselo entender así y admitir los sentimientos de consideración y aprecio con que me suscribo de Ud. muy atento servidor.— *Juan Salazar*”⁶.

Apenas se recibió a bordo tan digno y justiciero comunicado, el Comandante General ordenó izar en la fragata *Protector* la señal respectiva para convocar una reunión de los comandos y toda la oficialidad franca.

Reunidos a su bordo, Illingworth hizo que el Mayor de Ordenes, Teniente 1º Palacios, la leyese a todos los presentes. Acto seguido se dieron tres ¡hurra! por las marinas combatientes, ejecutando la banda de músicos del buque insignia los himnos patrios respectivos. Fue un día de gloria para la Infantería de Marina.

La Capitulación de Rodil.—Desde el 15 de enero de 1826 —y ante la presencia en el Callao de la fragata inglesa *Britton*, así como el ofrecimiento de su comandante a Rodil, para que las negociaciones de paz se concertaran a bordo de aquel barco que gozaba del privilegio de extraterritorialidad, fuera de pertenecer a una potencia neutral— el brigadier español comenzó a ensayar sus primeras fintas para que, del lado independiente, fueran aceptadas sus sugerencias. Máxime, teniendo en cuenta la apremiante situación de la Plaza del Callao que él gobernaba, así como el compromiso británico de brindarle la mejor intervención posible a su favor; resultaba indudable que los marinos ingleses admiraban su mantenido tesón para defenderla del asedio.

Mas, dichas ideas no prosperaron en el ánimo de los principales jefes patriotas por razones obvias. El Consejo de Gobierno, si bien aceptó una capitulación honorable en lugar de una rendición de la Plaza, contestó a una nota que al respecto le hizo llegar el General D. Bartolomé Salom: “Se debe Ud. negar a dar intervención en el acto a ninguna potencia extranjera”.

Finalmente, los diputados del lado independiente y del realista se reunieron "en el camino cubierto, frente a la plaza del Callao", el 19 de enero, y posteriormente el 22 del mismo mes del ya citado año de 1826, para acordar y ratificar con sus firmas todos y cada uno de los 31 artículos de que constó la capitulación. Su texto completo —que debido a su gran extensión se omite esta obra— comenzaba así:

1,826

"Los diputados reunidos en el camino cubierto, frente á la plaza del Callao, para tratar una capitulación entre esta y el ejército sitiador, y poner término a la guerra del Perú —A saber— Por parte del jeneral de brigada en jefe del ejército sitiador, Bartolomé Salom, el coronel comandante en jefe de la escuadra unida Juan Illingrot, y el teniente coronel comandante de artillería del Perú D. Manuel Larenas; y por parte del brigadier gobernador de la plaza del Callao D. José Ramón Rodil, los tenientes coroneles comandante de artillería D. Francisco Duro, é interino de ingenieros D. Bernardo Villazon: convencidos de la necesidad de terminar los desastres de la guerra que por tanto tiempo ha oprimido este país: convienen en los artículos siguientes.

*Proposiciones que hacen los
diputados por la Plaza.*

*Contestación de los diputados
por el ejército sitiador.*

En suma.—Respecto de las *proposiciones* hechas por los *diputados* que representaron a la Plaza (las mismas que cubrían 31 puntos principales), fueron negadas las N^o 11 y N^o 21; concedidas con limitaciones las signadas con los Nos. 1,2,3,4,5,6,7,9,10,12,13, 16,20,25,27; concedidas y aceptadas, tal como fueron propuestas, las que llevaban los Nos. 8,14,15,17,18,19,22,23,24,26,28,29,30 (que se consideró *corriente*) y 31.

Las que rechazaron los *diputados independientes* (Nos. 11 y 21), se referían textualmente a los siguientes puntos:

"11. Los jefes, oficiales y empleados que les acomodase el servicio de la república, serán admitidos en sus graduaciones respectivas".

"21. La república del Perú reasumirá en sí los créditos y débitos contraídos por este gobierno desde que tomó posesión de estas fortalezas en veinte y nueve de febrero de mil ochocientos veinte y cuatro".

Cabe citar que, como el artículo N^o 31 (que fue concedido) rezaba *ad litteram* y cerrando la capitulación así:

"31. El presente tratado será ratificado por una y otra parte en el término de tres horas— Dado en el camino cubierto, frente a la plaza del Callao, a las doce de la mañana del día diez y nueve de enero de mil ochocientos veinte y seis", se cumplió dicha cláusula.

Pero como el Consejo de Gobierno hizo algunas observaciones sobre los artículos Nos. 6 y 21, los diputados representantes de ambos sectores volviéronse a reunir en el mismo lugar el 22 de enero. "Y después de haber quedado conformes en todo lo estipulado, sancionaron que este nuevo tratado fuese ratificado por una y otra parte en el término de una hora. Dado en el camino cubierto, frente a la plaza del Callao á la una de la tarde del día veintidós de enero de mil ochocientos veinte y seis— *J. Illingrot.*— *Manuel Larenas.*— *Francisco Duro.*— *Bernardo Villazon.*— *Francisco Galves* (sic), secretario.— *Manuel José Dominguez*, secretario.

Ratificada por mí la anterior capitulación á la una y tres cuartos de la tarde.— Cuartel jeneral en Bellavista á veintidós de enero de mil ochocientos veinte y seis.— *Bartolomé Salom.*

Ratificada por mí la anterior capitulación.— Real Felipe del Callao enero 22 de 1826 á las dos de la tarde.— *José Ramón Rodil*"7.

Aquel mismo día del Consejo de Gobierno —por conducto del Ministro de Guerra y Marina, D. Juan Salazar— hizo llegar una felicitación escrita y sus gracias al General en Jefe, D. Bartolomé Salom; estaba extendida ella también a los bravos del ejército sitiador y la escuadra bloqueadora, por los interesantes y heroicos servicios hechos al Perú.

LA MEDALLA DE LA TOMA DEL CALLAO

Como justo y merecido reconocimiento al tesón y bravura demostrados por las milicias y la escuadra durante el asedio de la plaza del Callao, en 1º de febrero de 1826 el Consejo de Gobierno decretó la confección e imposición de una medalla que premiara simbólicamente sus esfuerzos.

Para establecer tal distinción, se encargó específicamente al Ministro de Guerra y Marina de la república que la hiciera efectiva, luego de recibir y organizar por separado, tanto las relaciones nominales (por duplicado) que enviaría el General en Jefe del Ejército, D. Bartolomé Salom, cuanto el Comandante General de la Escuadra bloqueadora, D. Juan Illingroth. A la par, aquel decreto contemplaba también gratificaciones pecuniarias diversas, para todos los invalidados en acción, pensiones para los familiares acreditados de los muertos en combate, y gratificaciones económicas

similares a las concedidas a los sobrevivientes de las batallas de Junín y Ayacucho.

Los dos primeros artículos del mencionado decreto del Consejo de Gobierno, rezaban así textualmente:

“1º Se abrirá una medalla, que tenga un torreón con una bandera nacional, y el siguiente mote: *toma del Callao en 1826*.

2º Esta medalla la llevarán los sitiadores al pecho, pendiente de una cinta bicolor blanca y encarnada, los jenerales, jefes y oficiales de oro, y los individuos de tropa de plata... Imprimase, publíquese y circúlese.

Dado en el Palacio del supremo gobierno en Lima á 1º de febrero de 1826.

José de La Mar.— Hipólito Unanue.— José de Larrea y Loredo.— Por orden de S.E.— Juan Salazar”⁸.

Resulta obvio referirse a las aflictivas situaciones por las que atravesaba el erario en aquellos tiempos. Por ello cabe introducir aquí un razonamiento subjetivo: acerca del fuerte egreso que demandaría tal medida que, aunque merecida y justa, gravaría considerablemente los escasos fondos disponibles. Al respecto, apuntó nuestro historiador naval Vargas García:

“En cuanto se rindió el Callao desarmóse lo mejor de la Esquadra, como siempre “por economía” y creyendo que el Perú y los demás países de América se habían convertido en un paraíso”⁹.

De otro lado, el Libertador D. Simón Bolívar, quien al iniciar su campaña terrestre en el Perú, había depositado crecientes esperanzas en la colaboración de la escuadra, para mantener la supremacía patriota sobre los barcos realistas en el mar, “. . . después de Ayacucho —escribió el historiador Rosendo Melo— desconoció su importancia a la marina y a poco de esa victoria los buques resultaron en desarme, procurándose un menor egreso en el ramo. Este parece el momento de estudiar su aspecto económico”¹⁰.

Tan sólo refiriéndose a la desproporción que llegó a existir entre los gastos presupuestados para el Ejército y la Marina dos años después de la batalla de Ayacucho, un distinguido historiador militar peruano (don Celso Zuleta, quien combatió allá por 1882 en la Campaña de la Breña, bajo las órdenes de Cáceres y ostentando el grado de Sargento Mayor), escribió textualmente: “Su tendencia (de Bolívar) al aumento del Ejército y de protección a los elementos militares, por creerse perniciosos en tiempo de paz, le suscitaron censuras. Según los cuadros estadísticos de 1826, las entradas del Perú ascendían a 5.000,000 de pesos y de ellos se gastaban en el

Ejército 2.040,000 pesos y 500,000 en la Marina. La fuerza armada, o ejército permanente, ascendía a 12,00 hombres"¹¹.

Pese a estos datos económicos, esbozados en forma gruesa y superficial, pero referidos al ingente gasto en que debió incurrirse para la confección de medallas y el abono de premios y pensiones luego de la Capitulación de Rodil y la toma de la plaza chalaca, Bolívar y el Consejo de Gobierno —a la sazón presidido por el general La Mar, quien ocupó tal cargo desplazando al Dr. Hipólito Unanue— no titubearon en premiar a los vencedores de tan concluyente hecho de armas. Tal homenaje a su heroico y tenaz asedio, que culminó con una definitiva victoria sobre la última y pertinaz resistencia española, ha sido registrado por el historiador Basadre en su "Historia de la República del Perú", en forma lacónica pero asaz significativa cuando apuntó dicho memorable acaecimiento:

"A los vencedores en el sitio del Callao también les fueron concedidas medallas y recompensas pecuniarias"¹².

CONSOLIDACION DE LA REPUBLICA

Habiéndose logrado obtener los importantes triunfos de Junín (6 de agosto, 1824), Ayacucho (9 de diciembre de 1824) y la Capitulación de Rodil (22 de enero, 1826), la República Peruana, considerándose ya libre de enemigos tanto en el interior cuanto en el exterior, inició su fase de consolidación.

Poco tiempo antes del último acaecimiento histórico que se acaba de citar, el Libertador Bolívar hizo renuncia de los poderes y facultades dictatoriales ante el Congreso —que él había convocado en enero de 1825— sin lograr que dicho cuerpo los asumiera; el Poder Legislativo se apresuró a devolvérselos, hasta que se reuniera el nuevo Congreso en 1826. Ante esta circunstancia, luego de nombrar General en Jefe del asedio del Callao a su ilustre compatriota, D. Bartolomé Salom, tuvo que dejar en Lima un Consejo de Gobierno para que se encargara de los renglones políticos y administrativos durante su ausencia, desde que se hallaba listo a marchar con su ejército hacia el Alto Perú. El texto correspondiente del decreto aludido, rezaba así en su parte substancial:

"Considerando:

- 1º Que me hallo autorizado por el soberano congreso para delegar una parte de las facultades que me ha conferido.
- 2º Que los intereses de la república me llaman a los departamentos del Sur.
- 3º Que siempre ha sido mi mas decidida inclinación, la de depositar el gobierno del Perú en sus propios ciudadanos.

4º Que durante mi ausencia, debe quedar en esta capital un gobierno supremo:

He venido en decretar y decreto:

- I. Delego el mando político y militar en un consejo de gobierno compuesto de tres miembros, cuyo presidente será el gran mariscal don José de La-Mar y los vocales, el ministro de gobierno y relaciones exteriores, don José Sánchez Carrión, y el de hacienda don Hipólito Unanue"¹³

Una vez en Bolivia (Alto Perú), el Libertador logró que la Asamblea de dicho país sancionara su proyecto de Constitución. Esto aconteció una vez que la ex Audiencia de Charcas —conocida secularmente como Alto Perú durante los tiempos coloniales— pasó en 1776 a integrar el Virreinato del Río de la Plata y, al sobrevenir la era independiente, nació como una República autónoma y emancipada de toda tutela foránea.

El nacimiento de Bolivia fue pacífico. Para que surgiera como nación independiente, coadyuvaron diversos factores ineludibles: de un lado la voluntad popular; del otro, las actitudes asumidas tanto por el Perú cuanto por la Argentina, desde que la antigua Audiencia de Charcas habiendo pertenecido a nuestro Virreinato durante más de dos siglos, pasó a integrar el de la Plata a fines del XVI. "Los planes para crear una vasta unidad política bajo el mando de Bolívar y regida por la misma Constitución redactada para Bolivia —apuntó el historiador Basadre— contribuyeron, por lo demás, a hacer creer a muchos que la separación entre los dos Perús sería transitoria"¹⁴.

Así, la aceptación de Bolívar, quien a la sazón gobernaba a nuestro país con poderes dictatoriales otorgados por el Congreso y no obstante haber delegado transitoriamente el mando en un Consejo de Gobierno, fue considerada y admitida como la aceptación del Perú. En lo referente a la República del Plata, que ya había reconocido la autonomía de sus provincias integrantes, que como Córdoba, La Rioja o Salta contaban con sus respectivos gobiernos, la misma aceptación para que se creara Bolivia resultó más hacedera. Máxime si la Argentina deseaba conseguir el apoyo de Bolívar, ante el peligro que para ella significaba la existencia del Imperio del Brasil.

Finalmente —y para no extender esta digresión al margen del tema histórico que se está tratando— puede añadirse que la Asamblea Constituyente, computadas las actas departamentales, nombró Presidente Constitucional de la República al Mariscal D. Antonio José de Sucre. Elegido éste para el mando supremo de Bolivia, aceptólo con la condición de dejar la presidencia en 1828, cuando se instalara el Congreso. Mientras tanto la Asamblea Constituyente

de Bolivia —nombre que se le puso a la nueva república en homenaje a Bolívar— consultábase a éste acerca de la ubicación que tendría la ciudad de Sucre como futura capital de la nación, en reemplazo de Chuquisaca (conocida también como Charcas y La Plata) que se inició como sede gubernamental del país.

Inicialmente pues, el Libertador “consiguió que la Asamblea boliviana sancionara su proyecto de Constitución en el cual se establecía una presidencia vitalicia”¹⁵.

Bolívar retornó al Perú —procedente de la flamante República de Bolivia— dispuesto a iniciar la aplicación de su código fundamental (Constitución) en los países que había libertado.

El Libertador acariciaba por entonces un sueño confederativo: se iniciaba éste con la creación de la Federación Boliviana, cuyo Jefe Supremo y Vitalicio sería Bolívar; luego vendrían las negociaciones entre los representantes acreditados del Perú y Bolivia, destinadas a limar asperezas existentes en el proyecto del ilustre y audaz venezolano, hasta que se lograra ratificar —por ambas partes— los tratados de Federación, Límites y otros convenios mutuos, con el objeto de establecer las nuevas fronteras entre los dos países; finalmente, conseguir la creación de la flamante liga binacional, o sea la Federación Boliviana que, a su vez, implantaría un Congreso General (con nueve diputados representando a cada parte) y que, procediendo a elegir Ministros Plenipotenciarios ante el gobierno de Colombia, éstos pudieran negociar y obtener la anexión de esta república al soñado pacto federativo convirtiéndolo en tripartito. Su Presidente Vitalicio continuaría siendo el Libertador, don Simón Bolívar Palacios, quien por aquella época, ostentaba el gobierno del Perú con poderes dictatoriales que le otorgó el Congreso en 1825.

El plenipotenciario que envió nuestro país a Bolivia para que se ocupara de los asuntos referentes a la Federación y límites, fue el distinguido colombiano don Ignacio Ortiz de Zavallos; había sido anteriormente representante por Lima ante el Congreso Constituyente. A la postre, y salvo algunas enmiendas de escasa envergadura o poco substantivas, terminó su misión al ser aprobados ambos convenios, pese a no contarse aún con la adhesión formal de Colombia a la Federación que se iniciaba, no obstante que el Congreso boliviano la consideró un requisito indispensable de primera intención.

Sobre el tema relativo a las nuevas fronteras entre los dos Perús que así se conformaban, Ortiz de Zavallos pretendió después justificar su actitud oficialmente —poniendo al Mariscal Santa Cruz como testigo presencial —al decir que Bolívar le instruyó oralmente para que ofreciera una determinada cesión territorial, con tal de que Bolivia accediera a la federación. Respecto de este

injustificable desmembramiento, apuntó el historiador Basadre: "Por el tratado de límites quedaron cedidos a Bolivia los territorios de Arica, Tacna y Tarapacá, a cambio de la provincia de Apolobamba y del pago de cinco millones de pesos a los acreedores extranjeros del Perú"¹⁶.

Sin embargo, sumamente preocupado Bolívar por las noticias recibidas acerca de las tensiones internas existentes en Colombia y la necesidad de su presencia en aquel país, resolvió viajar allá y ausentarse del Perú durante el tiempo necesario. Otro tanto ocurría en Venezuela: intrigas, alarmantes rumores y hasta violencias. "Los venezolanos llamaron aquellos acontecimientos de 1826 *La Cosiata*, lo cual significa en lenguaje popular algo oscuro y ambiguo, poco honesto, peligroso"¹⁷.

El Libertador, no obstante las repetidas manifestaciones que se le hicieron en Lima para que desistiera de su propósito, no cambió su decisión. Durante un baile que le ofreció la Municipalidad en su honor el 3 de septiembre de 1826 —conmemorando el aniversario de su arribo al Perú— escapóse con el mayor sigilo para dirigirse al Callao y embarcarse en el bergantín *Congreso*. Dos días antes, y teniendo en cuenta la renuncia que el Gran Mariscal La Mar había hecho de la Presidencia del Consejo de Gobierno, nombró en su reemplazo al de igual grado, D. Andrés de Santa Cruz. Dicha actitud cambió por completo la conformación del referido organismo gubernamental. Rubricado y dictado por Bolívar, fue firmada por su Secretario Jeneral (sic), D. José Gabriel Pérez, con fecha 1º de setiembre de 1826. Los cuatro primeros incisos de aquel decreto rezaban así:

- 1º El gran Mariscal don Andrés Santa-Cruz y los ministros del despacho me sostuvieron en toda la autoridad suprema de la república.
- 2º La vice-presidencia del Consejo de gobierno recaerá por suerte, en uno de los miembros del mismo Consejo, cuando llegue el caso de ejercerla.
- 3º El presidente del Consejo podrá nombrar ministro para los departamentos de guerra y marina.
- 4º El Consejo de gobierno deberá convocar al cuerpo legislativo para el mes de setiembre del año próximo"¹⁸.

Luego de haberse embarcado Bolívar en el *Congreso* tan secretamente, se arranchó el bergantín en son de mar, zarpando en la madrugada del día 4 de septiembre de 1826 con rumbo a Guayaquil. "Pero no llegó a Bogotá sino el 14 de noviembre, y a la frontera de Venezuela en los primeros días de diciembre"¹⁹.

Los acontecimientos posteriores se desarrollaron en rápida sucesión. Nuestro Consejo de Gobierno promulgó e hizo jurar el

9 de diciembre la Constitución Boliviana como carta fundamental del Perú. El Libertador, don Simón Bolívar, fue reconocido como su Presidente Vitalicio, otorgándosele también el honroso título de *Padre y Salvador del Perú*. Dicho estado de cosas duró poco tiempo y resultó fugaz: el 26 de enero de 1827 se levantó en armas la división colombiana que permanecía en nuestro país, llegando al extremo vituperable de tomar presos a su más altos jefes, tras de exigirles como condición el retorno a Colombia. Dos meses más tarde —el 21 de marzo de 1827— zarparon del Callao al lograr su objetivo. Las naves que transportaron a las antedichas fuerzas militares, fueron "custodiadas por la *Monteagudo, Libertad y Congreso*"²⁰. Con este retiro masivo de dichas tropas, terminó la intervención de Bolívar en sus esfuerzos para asegurar la independencia del Perú. Nuestra patria le encontraría nuevamente, pero en calidad de enemigo, durante la guerra que sostendríamos poco después con Colombia y que terminó el 27 de febrero de 1829 con la desgraciada acción de Portete de Tarqui.

De otro lado, hacía ya dos años que el pueblo de Lima, en forma masiva, en 27 de enero de 1827 se había pronunciado contra la constitución vitalicia y repudiado la dominación de Bolívar. Este acaecimiento resultó un factor coadyuvante para que —teniendo en cuenta los restantes, que se han apuntado en forma somera *ut supra*— el Mariscal, D. Andrés de Santa Cruz, a la sazón Presidente del Consejo de Gobierno, convocara nuevamente al Congreso para el 1º de mayo del año 1827, tratando así de consolidar la República Peruana. En el organismo gubernamental que presidió, le acompañaban como ministros don Manuel Lorenzo de Vidaurre, don José Morales y Ugalde, don José María Galdeano y el general don Juan Salazar.

Instalado el Congreso, Santa Cruz dimitió el mando supremo, haciéndolo el 4 de junio y sin que le fuera aceptada tal actitud de inmediato. Recién el 10 resultó elegido como Presidente de la República el Gran Mariscal don José de La Mar, realizándose la ceremonia correspondiente entre ambos ilustres militares.

A la caída del general don Antonio José de Sucre, sobrevino en Bolivia la expulsión de los colombianos. La Asamblea eligió a Santa Cruz como Presidente Provisorio el 24 de mayo de 1829. En 1831 pasó a ser Constitucional. Así se consolidaron ambas repúblicas.

LA MARINA: DESARME Y REARME ANTE EL PELIGRO DE GUERRA

Si bien es verdad que la historia depara sorpresas a las naciones, sobre todo cuando sus triunfos bélicos obnubilan a sus

gobernantes, a punto tal que descartan todo peligro futuro hasta olvidar elementales precauciones, tal situación no debió ocurrir en el Perú luego de los sonados triunfos de Junín, Ayacucho y la Capitulación de Rodil. Sin embargo, aconteció, incidiendo de manera especial en la preparación y alistamiento de su escuadra.

Ya se ha puntualizado en páginas anteriores que, en lo referente a la Marina de Guerra, el gobierno disminuyó notablemente los presupuestos asignados a las naves destinadas a mantener su poder naval, juzgando que al haber desaparecido la amenaza española que se había cernido sobre nuestra patria —y por ende, en Sudamérica— el Perú y los peruanos habían comenzado a vivir en una tierra paradisiaca. ¡Qué ausentes de la realidad y de las tensiones existentes se hallaron!

“Durante un año, el gobierno —apuntó el historiador Vegas García muy elocuentemente— sólo se ocupó del cambio de nombres a algunos buques: la corbeta *General Salom* se llamará *Liber-tad*, la *Protector*, *Presidente*, la *Macedonia*, *Arequipeña*”²¹.

Mientras tanto los renglones económicos acostumbrados disminuían a ojos vistas, desde que Bolívar “desconoció su importancia a la marina” —según Rosendo Melo— añadiendo que, después de la batalla de Ayacucho “y a poco de esa victoria los buques resultaron en desarme, procurándose un menor egreso en el ramo”²².

A mayor abundamiento, y como ya se había registrado la cita anterior líneas arriba, registraremos adicionalmente lo que sigue referente a víveres: “No es aventurado asegurar que la *ración del soldado* copiada en seguida, era la de la armada:

Doce onzas	de	galleta.
Ocho	„	„ charqui.
Cuatro	„	„ tocino.
Cuatro	„	„ arroz.
Cuatro	„	„ frijol o garbanzo.
Media	„	„ manteca.
1/4	„	„ ají.
Un octavo	de	botella de ron o aguardiente.
Velas.		

Obvio resulta expresar que —con los buques en desarme— buen número de sus dotaciones fueron disminuidas, licenciándose a muchos tripulantes cuyos servicios no eran indispensables. Con dicha medida, el renglón de sueldos decreció ostensiblemente. Fuera de lo indicado, los gastos inherentes a la alimentación se redujeron a las cantidades estrictamente necesarias para cumplir su cometido, que, de por sí, ya era deficiente en grado sumo.

“Era costumbre distribuir los víveres del arsenal, por cuya razón —apuntó Rosendo Melo— aparecen englobados en los de ese establecimiento los consumos de los buques.

Un presupuesto de 1827 dice:

Fragata	<i>Presidente</i>	1554	5	1/2
Bergantín	<i>Progreso</i>	1852	1	1/2
Goleta	<i>Arequipeña</i>	1201	6	
Corbeta	<i>Libertad</i>	883		
Fragata	<i>Monteagudo</i>	137	4	3/4
Corbeta	<i>Limeña</i>	88		
Goleta	<i>Peruviana</i>	148		

5865. 0.3|4''²³.

Resumiendo: desde 1826 —y conforme a los cuadros estadísticos de aquella época— la importancia que le había brindado anteriormente Bolívar a la Marina de Guerra se debilitó notablemente. Tras la Capitulación de Rodil ocurrida el 22 de enero del año arriba citado, el Libertador volcó toda su atención hacia el Ejército debido a los problemas militares que habían surgido en Colombia y que tenía que enfrentar, por lo que y como ya se ha dicho en líneas anteriores, de los 5,000.000 de pesos a que ascendían las entradas regulares del Perú, destinó 2,040.000 para la milicia (que ascendía a 12,000 hombres aproximadamente), reduciendo el presupuesto naval a 500,000 aproximadamente, en vista de que el peligro de la ofensiva realista por mar era ya muy remoto.

Sin embargo, y muy pronto una vez consolidada la República Peruana y ausente de ella Bolívar y sus tropas —tanto como de Bolivia, Sucre y su ejército— el destino revertería el curso de los acontecimientos y desencadenaría una guerra no esperada. ¿Sus protagonistas?, el Perú y Colombia. A nuestra escuadra le esperaba un brillante y heroico desempeño.

Notas al capítulo VI

1. CHAVEZ PERALTA, Saúl... *Simón Bolívar*. México D.F., 1960, p. 227. Ed. Renacimiento. Litografías Unidas.
2. STIGLICH, Germán... *El Real Felipe*. Lima, 1926. pp. 5-6. Imp. Torres Aguirre.
3. *Ibidem.*, p. 3.
4. *Ibidem.*, p. 108.
5. *Ibidem.*, pp. 116-117.
6. SANTOS DE QUIROS, Mariano... *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes*... Lima, 1832. T. 2, p. 203, N° 5. Imp. José Masías.— Vide: gac. tom. 9°, N° 9.
7. *Ibidem.*, pp. 197-202.
8. *Ibidem.*, p. 204.—Vide: gac. tom. 9, N° 12.
9. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929. Libro Segundo, p. 35.
10. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*. Callao, 1980. Segunda Edición, p. 162. Pub. del Museo Naval del Perú. "Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía".
11. ZULETA, Celso... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920. Segunda Edición, p. 68.
12. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*. Miraflores, 1968. Sexta Edición (aumentada y corregida), p. 112.
13. SANTOS DE QUIROS, Mariano... Op. cit. T. 2, p. 68.
14. BASADRE, Jorge... Op. cit., p. 128.
15. ZULETA, Celso... Op. cit., p. 67.
16. BASADRE, Jorge... Op. cit., p. 132.
17. MIJARES, Augusto... *El Libertador*. Caracas, 1966, p. 503. Ed. Arte.
18. SANTOS DE QUIROS, Mariano... Op. cit. T. 2, p. 272.
19. MIJARES, Augusto... Op. cit., p. 500.
20. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 36.
21. *Ibidem.*, p. 35.
22. MELO, Rosendo... Op. cit., p. 162.
23. *Ibidem.*, p. 163.

Guerra contra la Gran Colombia:

Exitos navales peruanos.

Combate Naval de Malpelo.

Bloqueo de Guayaquil: Combate de Cruces.

Muere Guise: Su testamento.

Ocupación de Guayaquil. Campaña terrestre.

Albores de la Confederación

Perú-Boliviana. Socabaya.

LA GUERRA CON COLOMBIA: DIGRESIONES PANORAMICAS

Al finalizar la tercera década del siglo XIX, el prócer de nuestra independencia, D. José Faustino Sánchez Carrión, solía comparar a Simón Bolívar con el caduceo de Mercurio diciendo que, como aquella insignia mitológica, se hallaba "rodeado de serpientes amigas, pero cuando faltase el caduceo todas se despedazarían".

Y el Libertador, a su vez, a través de su correspondencia con el temperamental Santander reconocía implícitamente la inestabilidad de la situación existente en la Gran Colombia: "Nada me persuade que podamos franquear la suma prodigiosa de dificultades que se nos ofrece. Estamos como por milagro sobre un punto de equilibrio casual, como cuando dos olas enfurecidas se encuentran en un punto dado y se mantienen tranquilas apoyadas una en otra y en una calma que parece verdadera aunque instantánea".

Resulta indudable que las luchas intestinas —en el seno de las cuales se planeaba en Caracas y Valencia separar a Venezuela de la Unión Colombiana— constituyeron una grave preocupación para Bolívar durante su largo viaje desde el Perú hasta su patria de origen. El valiente llanero Páez quien ejercía la Comandancia General de Venezuela, había sido llamado a Bogotá por el Congreso para ser juzgado en cuanto al reclutamiento que se acusó de violento. Cuando aquel venezolano, que sólo había venido cumpliendo órdenes gubernamentales para aumentar las plazas, se mostró inclinado a presentarse y defender su conducta, esta vez el propio Gobierno por intermedio del Vicepresidente Santander le nombró un substituto: el general D. Juan de Escalona (justamente su acusador y calumniador), quien propició rumores inexactos con



D. Juan José Panizo, distinguido y experto marino nacional quien, al ser herido el comandante de la corbeta Libertad Carlos García del Postigo en Malpelo, reemplazó a su jefe y no obstante ser aún Teniente 2º, logró derrotar a la goleta colombiana Guayaquileña mandada por el comodoro Wright.— Colección pictórica del Museo Naval del Perú, Julio J. Elías Murguía.

referencia a supuestos métodos que para conseguir reclutas había empleado Páez; llegó hasta decirse que "había mandado hacer fuego a los que huyesen y registrar las casas si fuere preciso". El general venezolano ante la hostilidad del Congreso y el Ejecutivo Colombianos, resolvió no acatar la citación que se le había hecho y, para cohonestar su proceder desobediente, se entregó a excesos que superaban en mucho a los que se había intentado adjudicarle malévolamente.

Al arribar el Libertador a tierra colombiana procedente del Perú, en pisando el suelo guayaquileño dio rienda suelta a las inquietudes que embargaban su espíritu emitiendo una vibrante y fraternal proclama, mediante la cual pretendió ofrecer su perdón, limar asperezas y lograr la unidad que venía destruyéndose. En frases más que sentimentales les decía así:

"¡Colombianos!... Os ofrezco de nuevo mis servicios, servicios de un hermano. Yo no he querido saber quién ha faltado; mas no he olvidado jamás que sois mis hermanos de sangre y mis compañeros de armas. Os llevo un ósculo común, y dos brazos para uniros en mi seno: en él entrarán, hasta el profundo de mi corazón, granadinos y venezolanos, justos e injustos: todos del ejército libertador, todos ciudadanos de la gran república. "En vuestra contienda no hay más que un culpable, yo lo soy. No he venido a tiempo. Dos repúblicas amigas, hijas de nuestras victorias, me han retenido hechizado con inmensas gratitudes, y con recompensas inmortales. Yo me presento víctima de vuestro sacrificio: descargad sobre mí vuestros golpes; me serán gratos si ellos satisfacen vuestros enconos.

"¡Colombianos! Piso el suelo de la patria; que cese, pues, el escándalo de vuestros ultrajes, el delito de vuestra desunión. No haya más Venezuela no haya más Cundinamarca: soy colombiano y todos lo seremos, o la muerte cubrirá los desiertos que deje la anarquía".

La guerra que posteriormente ocurriría entre el Perú y Colombia remontaba sus orígenes hasta los tiempos virreinales, para luego eslabonarse en la historia tanto con las luchas por la independencia sudamericana, cuanto con los quehaceres políticos subsiguientes de San Martín y Bolívar, que terminaron con la separación del primero —en forma definitiva— cuando decidió viajar a Francia y radicar en ella hasta el fin de sus días, a raíz de la tan discutida y aún nebulosa Conferencia de Guayaquil.

Al respecto apuntó el historiador peruano Jorge Basadre: "El conflicto entre el Perú y Colombia en 1827, 1828 y 1829, tuvo sus antecedentes en la colonia, en la guerra de la independencia y en

la política inmediata. Los antecedentes coloniales sirvieron para la discusión sobre si el territorio de Maynas, o sea la zona nor-amazónica, pertenecía al Virreinato del Perú o al de Nueva Granada. Los antecedentes surgidos en la independencia empezaban con el hecho de que la provincia de Jaén, perteneciente al territorio de Quito, habíase unido espontáneamente al Perú, en tanto que el puerto de Guayaquil, al proclamarse su independencia en 1820, el mismo Bolívar lo unió a Colombia. Todo lo ocurrido en las relaciones entre el Perú y Colombia durante la guerra, hasta la caída de Bolívar, fue esgrimido por uno y otro país para expresar agravios, recelos o acusaciones. El establecimiento, y luego la deposición del régimen vitalicio, el ligamen de las tropas colombianas con la política interna y la repatriación de ellas ofrecían, en forma especial, ingredientes para la polémica. Además existía la cuestión de la deuda que el Perú tenía contraída con Colombia por los gastos hechos durante la emancipación; y el problema llamado de los reemplazos, es decir la substitución de las bajas habidas en el ejército colombiano durante la guerra contra el ejército español, bajas que el Perú debía compensar, según los colombianos, a pesar de haber terminado esa campaña¹².

Recordemos que a la sazón y nombrado por el Congreso de la República, era el Presidente del Perú D. José de La Mar. Nacido en Cuenca (que antes de la independencia formaba parte de nuestro territorio), había sido educado en Europa y seguido la carrera militar exitosamente. Como que, cuando vino al Perú, ostentaba la alta clase de Mariscal de Campo, junto con una distinguida foja de servicios. Habiéndose puesto al servicio de la República, con posterioridad al arribo de la Expedición Libertadora del Perú que vino con San Martín y Cochrane, en 1824 mandó —durante la batalla de Ayacucho— el ala izquierda del ejército unido del lado patriota que, con el nombre de "Legión Peruana" e integrada por nuestros batallones numerados como 1, 2 y 3, luchó con singular valentía y arrojo contra la derecha realista que se le oponía, bajo las órdenes del general español D. Gerónimo Valdez.

Ya se ha visto, en páginas anteriores, que La Mar se preocupó desproporcionadamente en aumentar principalmente el Ejército y los gastos que ello demandaba, descuidando a la Marina e incurriendo en recortes presupuestales exagerados en su caso. El peligro que habían representado tanto los corsarios realistas de Chiloé, cuanto la división naval del Capitán de Navío D. Roque Guruceta, quedaba olvidado por completo. La política gubernamental cambió de rumbos, ante el recelo que inspiraba el autoritario gobierno de Bolívar en Colombia, así como la prevención de su inculcable resentimiento contra todos cuantos rechazaban el mantenimiento de la Constitución Boliviana. La atención del Presidente

La Mar se volvió, pues, hacia sus efectivos militares en tierra, por lo que sufrió acres censuras.

El gobernante peruano influyó directamente para que Bolivia derogase la flamante Constitución. Tropas de nuestro ejército fueron trasladadas hasta el Desaguadero. Ante la noticia de que la división colombiana acantonada en Chuquisaca había sublevado, las fuerzas peruanas penetraron hasta Oruro y se ajustó el tratado de Piquiza, estipulándose en él la salida del territorio boliviano. Este documento fue impuesto por el Mariscal D. Agustín Gamarra en julio de 1827.

El Mariscal de Ayacucho, D. Antonio José de Sucre, herido en un brazo durante el motín de sus propios soldados, se vio en la necesidad de renunciar noblemente a la presidencia de Bolivia y abandonar dicho país.

Como, al parecer, La Mar pensaba seriamente en anexas al Perú la ciudad de Cuenca, en la cual había nacido como ya se ha dicho, con el propósito de continuar gobernándonos y su elección había sido anulada constitucionalmente debido a que el presidente tenía que ser peruano de nacimiento, los asuntos políticos que venía manejando hubieron de tomar otro cariz. La provincia cuencana y su capital (situada ésta última en latitud 02°55' Sur y a 2,581 m. de altura), pertenecían al Ecuador no obstante sus ancestrales orígenes y su cercanía al Perú.

Los escrutinios electorales ordenados por el Congreso de la República, otorgaron 50 votos parlamentarios a La Mar y 27 a Santa Cruz. Esta elección como Presidente de la República despertó una seria oposición en el Sur —que no se dio ni en el Norte ni en Lima— la misma que fue alimentada por Santa Cruz (boliviano de nacimiento), a la par que mantenida por los entonces generales D. Antonio Gutiérrez de La Fuente (originario de Huantajaya, en Tarapacá), y D. Agustín Gamarra (natural del Cuzco), quienes igualmente abrigaban aspiraciones presidenciales.

“La Mar, sereno y excelentemente aconsejado, noticiado de todo lo que se urdía y se ambicionaba, supo temporizar y logró reducir a humildes cenizas lo que en aquel momento era la ardiente lava del Cuzco y, decidido a demostrar cada vez más su apego a la tierra peruana, sacando provecho de la grave situación en la cual aparecía Bolívar más enredado —merced a la correspondencia en que Sucre le comunicaba los pormenores, y él vislumbraba sus consecuencias— acarició la idea de reunir a Guayaquil y la nativa Cuenca al Perú”³.

La autoridad en Colombia que Bolívar esgrimía, hallábase minada. Existía también en Guayaquil, por esa época, una agrupación política inconforme con la anexión que, *manu militari*, había conducido al Libertador a incorporar dicha región a la Gran Colom-

bia, antes de que llegara San Martín a la Conferencia de Guayaquil que ambos sostuvieron. Las últimas noticias que obraban en conocimiento del ilustre caraqueño, probaban fehacientemente que el ejército de Gamarra había incursionado en Bolivia, contribuido a la renuncia presidencial de Sucre, a la abolición de la nueva Constitución Boliviana, a la evacuación de las tropas colombianas de aquel país, y finalmente, a la elección del Gran Mariscal D. Andrés de Santa Cruz para reemplazarlo al frente del gobierno de la flamante república.

"Bolívar decretó entonces —apuntó el historiador naval peruano Vegas García— "volar a las fronteras del Perú para vengar el ultraje" y La Mar respondió marchando sobre Guayaquil y Cuenca. Viose entonces lo que significaba desarmar una Escuadra o sea casi no tenerla, cuando las operaciones marítimas iban a jugar un importantísimo papel"⁴.

La Misión O'Leary —enviada por Bolívar al Perú— fracasó. Las mediaciones norteamericana e inglesa, sugeridas por nuestra Cancillería, no prosperaron para evitar la guerra. Finalmente Bolívar, pese a los intentos de Sucre en contrario, la proclamó con fecha 3 de julio de 1828: ¡la suerte estaba echada!

LA EXITOSA CAMPAÑA NAVAL PERUANA

Como se ha visto en páginas anteriores, si bien la escuadra había sido descuidada para ofrecer al ejército una atención preferente, apenas se vislumbró el peligro de un conflicto con la Gran Colombia, el gobierno del Mariscal La Mar se vio obligado a cambiar la política naval que había venido siguiendo y dispuso el rearme, acondicionamiento e incremento de los buques, para hacer frente a la situación que se veía venir. Se debe recordar que los presupuestos de la Marina habían sido considerablemente recortados y las dotaciones de los barcos bastante disminuidas. Refiriéndose a este cambio, apuntó el historiador peruano Jorge Basadre:

"La escuadra nacional había entrado en un proceso de desarme después de la rendición del Callao. El gobierno de La Mar ordenó el rearme, efectuado por los esfuerzos de Tomás de Vivero (sic), Comandante General de la Marina"⁵.

En realidad, y dentro del párrafo que acaba de citarse textualmente, habría que añadir la valiosa colaboración que prestó para tal efecto el Vicealmirante Guise y que se ampliará en su momento. No obstante esta omisión —involuntaria sin duda— el autor considera necesario hacer hincapié en una confusión de

nombres que también se registra en el ya mencionado párrafo: el Comandante General de la Marina era por esa época el Contralmirante D. José Pascual de Vivero y no D. Tomás de Vivero. Este último era hijo del primero y nacido allá por el año de 1805, por lo que en la fecha de la guerra iniciada en 1828 debió ser un joven de alrededor de 23 años de edad. El autor ha corroborado esta aseveración que se permite hacer, en los repositorios del Museo Naval que a continuación se tomarán como referencia en la respectiva nota al calce. En ellos, D. Tomás de Vivero aparecía en 1833, como un Oficial 1º del Cuerpo Político de la Armada cuya edad era de 28 años cumplidos⁶.

Al finalizar la tercera década del año de 1828, tanto los esfuerzos realizados por el Contralmirante de Vivero cuanto por el Vicealmirante Guise, habían alcanzado a obtener resultados muy positivos en lo referente al alistamiento de la escuadra para mantenerla en pie de guerra, pese a la escasez de dinero y de personal suficiente para efectuar todos los trabajos necesarios. Guise, después del injusto juicio que se le siguió a través de insidias que se tejieron en su contra (a raíz del incidente con el General Paz del Castillo, en Guayaquil), había sido ignominiosamente apresado el 6 de enero de 1825 por orden del citado Intendente, como ya se relató en el capítulo V de esta obra. Casi veinte meses más tarde y mediante la Suprema Resolución del 17 de noviembre de 1826, fue absuelto de todos los cargos que se le habían hecho "en materias puramente del Servicio Militar", rehabilitado en el más amplio sentido de la palabra y puesto en libertad. Tal documento oficial⁷ llevó la firma de Santa Cruz y fue refrendado por Tomás de Heres.

Después de este ingratisimo episodio —injusto por demás— el Vicealmirante D. Martín Jorge Guise pasó a ejercer el alto cargo de Comandante General de la Escuadra, puesto desde el cual colaboró estrechamente con el Contralmirante Comandante General de la Marina, D. Joseph Pascual de Vivero (así acostumbraba a firmar), para alistar y poner en son de mar los buques bajo su mando con el fin de intervenir con éxito en la guerra que se avecinaba. "Es de justicia destacar —apuntó el historiador Denegri Luna— el desempeño del Contralmirante Vivero (de Vivero), cuyo nombre es poco recordado por nuestros historiadores navales, más atraídos por la figura heroica y trágica de Guise. Con constancia y habilidad, trabajando infatigablemente y comunicando su espíritu de sacrificio a los subalternos, consiguió Vivero habilitar buques que estaban en pobres condiciones, transformándolos en una escuadra victoriosa"⁸.

El 9 de septiembre de 1828, y ya en estado de guerra con Colombia, el Perú se encontró en condiciones de decidir el blo-

queo de todos sus puertos (desde Guayaquil hasta Panamá; Gran Colombia), tarea naval que le correspondía ejecutar a Guise en su condición de Comandante General de la Escuadra. Tanto éste como el infatigable de Vivero, comenzaban a ver coronados sus esfuerzos.

Este último marino, nacido en España y natural de Sevilla, se había iniciado en la carrera sirviendo en el navío *América* allá por el año de 1778. Posteriormente integró la expedición de la *Casilda* y la *Eulalia*, enviadas para efectuar el reconocimiento hidrográfico del estrecho de Magallanes por la Corona española. Entre los años de 1790-1792 y luego de asistir a la campaña de Marruecos, retornó nuevamente al Pacífico al mando de los bergantines *Peruano* y *Limeña* —ostentando el grado de Brigadier— siendo apresado en el puerto de Guayaquil y traído ante San Martín:

Casi de inmediato surgió un corto diálogo entre ambos, transcrito por el historiador naval Vegas García. Fue iniciado por D. José Pascual de Vivero.

—“He sido presidente interino de Chuquisaca, Comandante General del Apostadero del Callao, Gobernador de Guayaquil y ahora tengo el honor de ser prisionero en propiedad de V.E.”

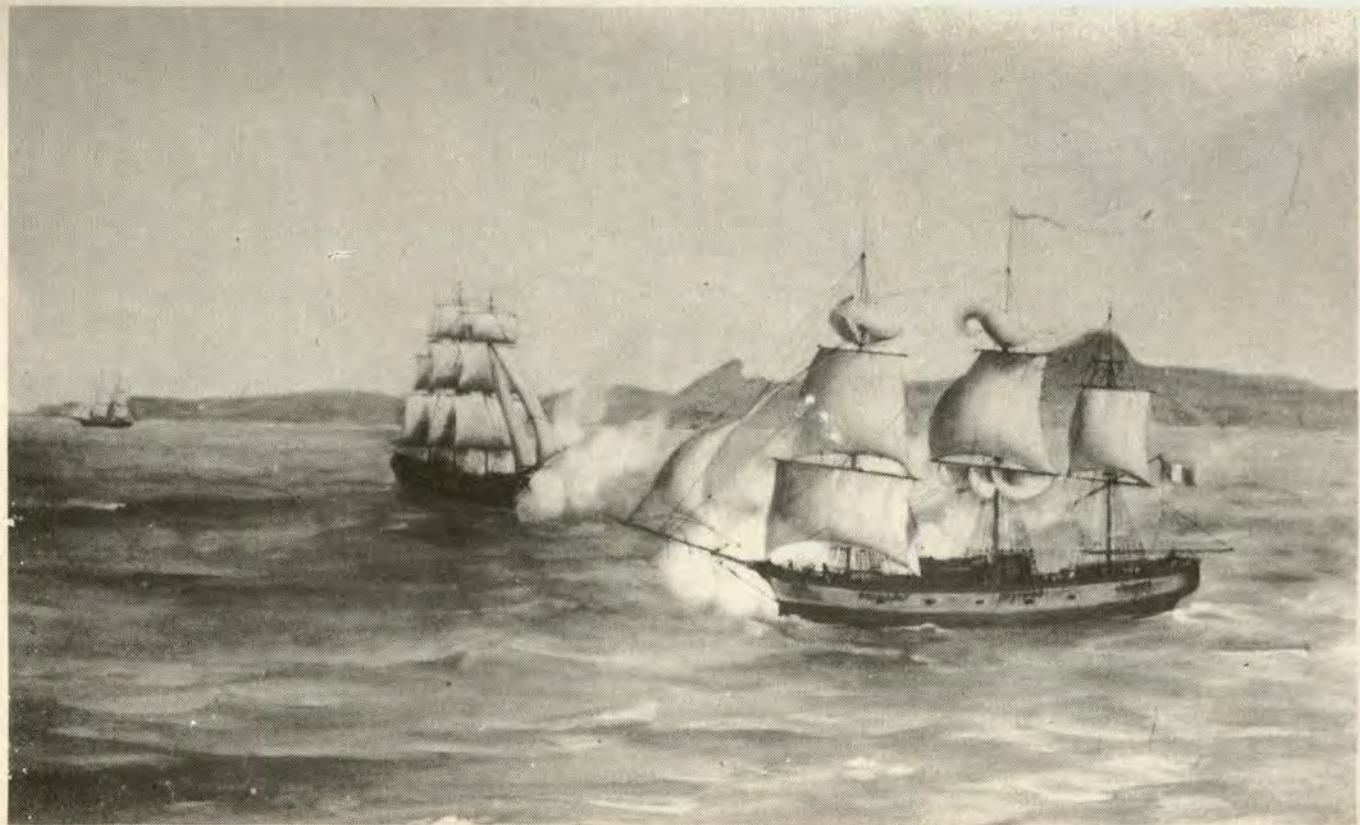
—“Ahora y siempre, General de Vivero, será Ud. un amigo de San Martín”, y le tendió la mano. La respuesta del marino no se hizo esperar:

—“Esta tierra, señor, es la patria de mis hijos y de hoy en adelante sería también la mía”.

Cuando después cayó prisionero de los españoles se conoce la entereza que desplegó al pedir al General Monet que se le considerase en el sorteo de los que iban a ser fusilados en el pueblo de San Mateo¹⁹.

El primero de nuestros barcos que logró alistarse en todo sentido para hacer frente a aquella guerra ya declarada, fue la corbeta *Libertad* bajo el mando del Capitán de fragata D. Carlos García del Postigo, brillante y experimentado jefe de marina secundado por una competente oficialidad. Contaba dicho buque con una tripulación de 140 hombres bien adiestrados en las maniobras veleras que se tendrían que efectuar, así como con expertos artilleros para utilizar con certera eficacia la potencialidad de fuego emplazada en las troneras de ambas bandas: 11 piezas de 12 libras por lado, esto es decir 22 cañones en total.

La pericia marinera de García del Postigo era harto conocida por sus superiores y la gente de mar que le rodeaba. Como al parecer la República Peruana no deseaba iniciar la guerra ya planteada, se despachó el buque para que patrullase y reconociera el golfo de Guayaquil (en cuyas aguas se sospechaba la presencia de cuando menos dos unidades enemigas), encargándosele al co-



Combate naval de Malpelo (31 de agosto de 1828).— Colección pictórica: Museo Naval del Perú, Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía.

mandante de la *Libertad* que procediese con manifiesto tino, pero sin dejar de lado la energía si ésta requiriese ser empleada.

De otro lado, merced a los esfuerzos de Guise y de Vivero, la escuadra —en proceso acelerado de alistamiento— llegó a contar con la fragata *Presidente* (barco Insignia) con retención del mando en Guise; con la *Monteagudo* comandada por el Capitán de Navío franco-argentino, Hipólito Bouchard; la corbeta *Libertad* cuyo mando, como ya se ha dicho, se confirió a García del Postigo; más tarde sería reemplazado por el Capitán de Fragata Juan Elcorrobarrutia; el bergantín *Congreso* a cargo del Capitán de Fragata Juan Illadoy; las goletas *Arequipeña* y *Peruviana*, fuera de ocho lanchas cañoneras que, constituyendo una flotilla, hallábanse bajo el mando inmediato del Teniente 1º Alonso San Julián. “Poco después —apuntó el historiador Vegas García— se agregó el bergantín *Rápido*”¹⁰.

De la pluma de un destacado jefe naval de otrora, acucioso y dedicado al estudio documentado de la historia, surgió el siguiente valioso comentario acerca del tema que se está tratando de sintetizar; fueron textualmente sus palabras:

“Si durante esta guerra el papel brillante desempeñado por la Marina no rindió todos los beneficios que era lógico esperar, ello se debió en gran parte al fracaso de las operaciones terrestres. Pero, con todo, es necesario señalar que la Marina no sólo contribuyó de modo eficaz a la ocupación de Guayaquil, sino que impidió también el embarco de fuerzas colombianas en Panamá, y principalmente anuló por completo la actuación marítima del adversario, conservando el dominio del mar, verdadera misión de la Marina en caso de guerra”¹¹.

EL COMBATE NAVAL DE MALPELO

La corbeta *Libertad* zarpó del Callao el 2 de julio de 1828, lo más apresuradamente posible y para cumplir a cabalidad con las órdenes que se habían impartido a su comandante, el Capitán de Fragata D. Carlos García del Postigo. Su presencia en aguas aledañas a Guayaquil era necesaria.

El Comandante General de la Marina por ese entonces, el Contralmirante D. José Pascual de Vivero, informó a la superioridad lo siguiente: “Sale sin todos los repuestos de reglamento y principalmente de velamen, por lo que es preciso hacerse de lonas y brines para ella y los demás buques”¹².

En cumplimiento de la comisión que se le había encomendado, García del Postigo voltejaba en aguas del golfo, después de haber desembarcado previamente en Huanchaco algunos pasajeros que

llevaba, para luego dejar en Paita variados bultos de carga para el Ejército según lo ordenado ya por el Mariscal D. José de La Mar, quien pronto viajaría por vía marítima para iniciar la campaña militar.

Durante el transcurso de la mañana del 31 de agosto de 1828, nuestra corbeta *Libertad* —debido a la calina que dificultaba la observación de sus vigías— fondeó a la altura de Tumbes, algo más al norte de punta Malpelo, en lugar donde el sondeaje garantizaba al buque suficiente profundidad para arriar el ancla sin peligro de vararse en aguas de por sí riesgosas.

A eso del mediodía empezó a soplar la brisa que ayudó a despejar el horizonte de la neblina existente, ampliando la visibilidad y permitiendo avistar en las inmediaciones de la isla Santa Clara (llamada también "El Muerto" debido a su silueta) a dos naves que se reconocieron como la corbeta *Pichincha* y la goleta *Guayaquileña* —ambas con pabellón colombiano— que navegaban en demanda de la *Libertad*. Aquella división enemiga venía al mando del comodoro Wright, cuya insignia hallábase izada en la goleta, pese a retener su condición de jefe de la *Pichincha*.

El experimentado marino anglocolombiano habíase embarcado en la *Guayaquileña*, por ser esta goleta más rápida y maniobrable que la corbeta *Pichincha* (zorrera, es decir lenta para navegar), trayendo en ambas un exceso de tripulación que acusaba claramente una intención adicional: o un posible abordaje, u operaciones de desembarco en tierra.

A las 01:00 horas del día 1º de septiembre, la primera de las posibilidades arriba citadas se hizo evidente. El comandante de la *Libertad*, habiendo observado con detenimiento las maniobras contrarias, levó el ancla y se hizo a la vela de vuelta encontrada, presentando su costado a la *Guayaquileña* que era la más adelantada, efectuando sobre ella una andanada de 10 cañonazos que en buena parte dieron en el blanco, sobrepasándolo los menos. En hábil maniobra consecutiva, García del Postigo evitó el abordaje que se pretendía hacerle a su buque, ciñendo de inmediato en el viraje y ganándole el barlovento a Wright para contar con la ventaja de tener el viento a su favor.

La *Pichincha* —que navegaba retrasada pero con la misma intención de abordaje— no pudo llegar a tiempo sobre el costado de babor de la *Libertad*. Al querer virar sobre ella, se tomó por avance, "perdiendo en la desgraciada maniobra —apuntó Rosendo Melo— un tiempo precioso, que Postigo supo aprovechar cañoneando a la *Guayaquileña* con toda actividad y precisión"¹³.

Las condiciones marinerías de la *Pichincha* no fueron, de manera alguna, satisfactorias desde su construcción. Fuera de ser una corbeta "zorrera" y defectuosa, su diámetro táctico —cuando boli-

neaba teniendo el viento a su favor— la hacía describir amplios sectores circulares hasta perder el barlovento. En consecuencia, la nave aquella se abatía pese a los esfuerzos que, para contrarrestar dicha tendencia, se hacían empleando el timón y aún las velas utilizables.

Durante el combate naval de Malpelo tales defectos la aislaron casi por completo de la lucha, teniendo que librarse ésta entre la *Guayaquileña* y la *Libertad*, pese a que las instrucciones que tenían ambos barcos eran para abordar al buque peruano simultáneamente. Como tras una hora de intenso cañoneo, el desairado papel que le cupo desempeñar a la *Pichincha* fue nulo, finalmente la artillería de nuestra corbeta amenazó en rendir o echar a pique a la *Guayaquileña*. Esta última, aprovechando su menor porte, ligereza y maniobrabilidad (por algo la había escogido Wright para embarcarse), logró rebasar el máximo alcance de los cañones de la *Libertad* y, desplegando todas sus velas, viró súbitamente hacia el norte arrumbando a Guayaquil.

El comandante García del Postigo —quien encontrábase herido— ordenó de inmediato su persecución delegando el mando en su segundo, el Teniente 2º Juan José Panizo. La corbeta *Libertad* la emprendió a todo trapo, llegando a penetrar en la ría del Guayas y sobrepasar luego la saliente de Punta Arenas sin lograr su objetivo. Finalmente nuestro barco se vio obligado a virar en redondo, arrumbando hacia el Sur en búsqueda de la lejana *Pichincha*. Se ignoraba que ésta, teniendo que cumplir una comisión previamente ordenada en Taboga (Panamá), luego de su ineficaz comportamiento en Malpelo había barajado la costa occidental de la isla de Puná y hallábase oculta a la observación de los vigías, mientras navegaba a su destino. Por ello fue que la *Libertad* no pudo salirle al encuentro.

Pero los marinos colombianos se vieron obligados a reflexionar durante el trayecto: tras de no haber podido secundar a la *Guayaquileña* durante el combate de Malpelo ni realizar el abordaje proyectado, al cambiar su ruta hacia Panamá abandonaban prácticamente a su suerte a la *Guayaquileña* y se alejaban del teatro de operaciones...

Una Junta de Jefes y Oficiales se reunió a bordo para llegar a un acuerdo más a tono con las circunstancias imperantes. La decisión final fue la de volver proa al Sur, para navegar hasta Paita y entregarse a las autoridades navales peruanas. Así lo hicieron.

La goleta *Guayaquileña* consiguió arribar a su puerto de salida en muy mal estado. Durante la navegación y mientras lograba evadir la amenazante persecución de la corbeta peruana *Libertad*, sus oficiales y tripulantes en condiciones de hacerlo agotaron esfuerzos para sofocar un fuerte incendio a bordo, dedicándose otros a

taponear improvisadamente diversas vías de agua. Al ingresar dicho barco a Guayaquil, el comodoro Wright elevó el respectivo parte sobre el combate a su superior directo —contralmirante John Illingworth, Jefe del Apostadero del Guayas— narrándoles los acontecimientos en forma por demás subjetiva (como se verá más adelante), a la par de informarle acerca de las pérdidas de vidas.

“El parte que pasó Wright a su superior sobre el combate acusa 61 bajas en la *Guayaquileña*, 24 muertos y 37 heridos. Wright ignoraba las pérdidas de la *Pichincha*”¹⁴.

En otro párrafo de su informe en el cual se refirió a la iniciación del combate, el comodoro Wright se expresó así:

“Observando que el buque peruano se preparaba a hacer fuego a medida que reducíamos la distancia que nos separaba, estreché esa distancia para hablar con la bocina, recibiendo una descarga de su banda de estribor...”. “Semejante atentado —escribió a su vez Illingworth al elevar el parte de Wright— obligó a éste a salir de los límites de sus instrucciones, en las que no se había previsto este acontecimiento”. La corbeta *Pichincha* que acompañaba a la *Guayaquileña* y debía seguir, después de cumplida la comisión del comandante Wright, al destino que antes tuvo el honor de indicar a VS., no cooperó a la defensa del pabellón”¹⁵.

En el lado peruano la corbeta *Libertad* acusó 8 muertos y 32 heridos (incluyéndose entre estos últimos a su comandante, D. Carlos García del Postigo). Es de destacar la valiente y decidida actuación de su dotación en pleno, esto es decir: de su oficialidad y tripulación durante el combate naval de Malpelo, comportamiento que les valió un ascenso general que a todos alcanzó. Mención aparte merece el Teniente Segundo Juan José Panizo, quien habiendo relevado a su jefe García del Postigo (por hallarse herido), persiguió a la *Guayaquileña*, para luego arribar a Paita, desembarcar sus heridos y reparar averías de la *Libertad*.

A su arribo a nuestro plácido e histórico puerto norteño, tanto el comandante García del Postigo, cuanto su segundo Panizo y la totalidad de la dotación, recibieron la sorpresa de poder contemplar —fondeadas ya en aguas paitenas— a la corbeta *Pichincha*, pero enarbolando con soltura y orgullo el pabellón del Perú.

UN BREVE COMENTARIO ESCLARECEDOR
PARA LA HISTORIA

Si bien diferentes y destacados estudiosos colombianos, como José Manuel Restrepo, Angel Isaac Chiriboga, Joaquín Posada Gutiérrez o Arcadio Quintero Peña —tan sólo por citar unos pocos— han interpretado a lo largo de sus obras, como una suerte de andanada sorpresiva la que recibió la goleta *Guayaquileña* de parte de los cañones de la *Libertad* al iniciarse el combate naval de Malpelo, ellos y otros han procedido de buena fe, tal vez por cierta carencia de documentos o repositorios más completos y concisos en que sustentar sus referencias.

El autor piensa que tales conceptos subjetivos, por estas razones y no obstante el respeto que merecen, se han alejado sin duda de las verdaderas intenciones que abrigaba el Capitán de Navío Thomas C. Wright (a la sazón Comodoro de la División conformada por la *Guayaquileña* y la *Pichincha*) quien, como experimentado hombre de mar, mucho conocía acerca de las tretas propias de una guerra naval.

Si bien se sostuvo que los marinos de la Gran Colombia se aproximaron mucho más de lo debido a la *Libertad*, tan sólo con el objeto de usar la bocina de mano e interrogar a su comandante acerca del porqué de sus merodeos en aguas tan cercanas al Ecuador, nuestra corbeta no se dejó sorprender y prácticamente anuló aquella intención de abordaje con una andanada de 10 cañonazos rápidamente disparados sobre el barco más cercano: la *Guayaquileña*.

Refiriéndose a dicha reacción, el contralmirante Illingworth al elevar el parte de su subalterno Wright, escribió como ya se ha visto en líneas precedentes: "Semejante atentado obligó a éste a salir de los límites de sus instrucciones, en las que no se había previsto este acontecimiento". Al parecer, el Jefe del Apostadero del Guayas únicamente trató de amparar el informe de Wright. Repositorios fidedignos han establecido que las instrucciones de ambos eran muy distintas: ejecutar una suerte de tenaza marinera con el fin de poder abordar simultáneamente a la *Libertad* por ambas bandas. Los defectos de la *Pichincha* —"azorrando" y abatiéndose al virar— frustraron aquella maniobra táctica colombiana tendente a lograr un preconcebido abordaje. La andanada inicial de nuestra corbeta sirvió para demostrarles que el comandante García del Postigo no caería fácilmente en la celada que se pretendía tenderle; adicionalmente, aquellos diez oportunos cañonazos disparados por la *Libertad* sorprendieron a su vez a Wright, porque emplazaron a la *Guayaquileña* a trabarse en combate de inmediato, en una suerte de duelo marinero que ya era imposible evitar

por cualquiera de ambos contrincantes: la corbeta *Pichincha* hallábase muy alejada, incapaz de ayudar con el fuego de su artillería y ocupada en las maniobras para contrarrestar su abatimiento.

Ahora bien, si se recuerda que en páginas anteriores —al tratarse de los buques colombianos— se puntualizó que los dos barcos traían “un exceso de tripulación que acusaba claramente una intención adicional: o un posible abordaje, u operaciones de desembarco en tierra”, tan poco usual circunstancia vendría a corroborar la inmediata reacción del comandante García del Postigo, al ordenar hacer fuego sobre la ya cercana *Guayaquileña*.

Un importante documento del Jefe Político y Militar de los Departamentos del Sur de Colombia (que hoy conforman la República del Ecuador), General D. Juan José Flores, vendría a cerrar con el más oportuno broche este comentario breve acerca del combate naval de Malpelo, ocurrido el 1º de septiembre de 1828 y con posterioridad a las instrucciones y órdenes que en él se impartieron al Contralmirante Illingworth:

“República de Colombia.— Comandancia en Jefe del Ejército del Sur — Cuartel General en Cuenca, á 7 de agosto de 1828. — 18.

“Al señor General Comandante del Apostadero de Marina de Guayaquil.

“Por las poderosas reflexiones que U.S. se ha servido hacerme en su oficio del primero del corriente, y considerando los intereses nacionales y particulares del benemérito comercio de esa ciudad, he resuelto: — Primero: Que a la goleta de guerra la *Guayaquileña* unida á otro buque que US. hará armar y tripular lo mejor posible, y ambos a las órdenes del señor Coronel Carlos T. Wright, tomen la corbeta de guerra del Perú *Libertad* donde quiera que la hallen sola. Segundo: que tomado este buque y después de puesto en perfecto estado de guerra se una á la misma *Guayaquileña*, y ambos buques al mando del mismo Coronel Wright salgan inmediatamente al mar con los objetos siguientes: 1º Tomar todos los buques de guerra y mercantes del Perú, sea que los encuentren en alta mar, ó sea que estén en cualquiera de los puertos, caletas ó surtideros de aquel Estado. 2º Con el de hostilizar el comercio del Perú, y aun de arruinarlo si posible fuere. 3º Con el de inquietar los ánimos y esparcir la alarma en toda la costa del Perú, ya amagando con desembarcos, ya apresando toda especie de buques, poniéndose en comunicación con los habitantes, y ya, en fin esparciendo noticias sobre la fuerza, movimientos y triunfo de nuestro Ejército. 4º Con el de maniobrar de tal modo que impidan todo bloqueo sobre Guayaquil. 5º

Con el de impedir todo movimiento de tropas por el mar que nos pueda ser perjudicial. US. dará además al Coronel Wright todas aquellas instrucciones que tiendan al buen desempeño de su importante comisión. *En ella contraerá US. todo su saber y experiencia á presentar todos los medios imaginables para impedir un combate desigual por el cual perdiésemos algunos de los buques* (*), pues US. sabe muy bien que son tan graves los males que nos seguirán de esto, como son importantes los servicios que ellos nos podrían prestar, y como es alta la reputación que resultaría al Coronel Wright, del buen éxito de las operaciones que se le confían.— J.J. Flores¹⁶.

Este importante documento permite pues esclarecer, a criterio del autor, que el “tremendo atentado” —como calificó Illingworth a la primera andanada de la *Libertad* en aguas de punta Malpelo— sólo detuvo una tentativa de abordaje premeditada.

ZARPA NUESTRA ESCUADRA: SE ESTABLECE EL BLOQUEO

Bajo el mando en jefe del Vicealmirante D. Martín Jorge Guise, la Escuadra del Perú se hizo a la mar el 18 de septiembre de 1828 arrumbando hacia el puerto de Paita. Como ya se conoce su conformación —citada páginas arriba— sólo valdría añadir que en la ocasión que nos ocupa llevaba embarcado a bordo de la *Presidente* al Mariscal La Mar quien se dirigía al norte para incorporarse al ejército. Tras una entusiasta proclama, lo hizo en Tambo Grande (lugar cercano a Piura) una vez que desembarcó el 22 y luego del arribo de los buques a su destino, para iniciar luego la campaña terrestre marchando hacia Loja y Cuenca a la cabeza de unos 8,000 hombres. También merecerían considerarse otras novedades de importancia que ocurrieron por esos días: la declaración del bloqueo de los puertos grancolombianos desde Panamá hasta Guayaquil; la circunstancia de que el 2 de octubre, un pequeño destacamento de desembarco se apoderó en el pueblo del Naranjal, de parte de un cargamento destinado al ejército colombiano de Cuenca, y que, finalmente, el 6 de noviembre “se presentó en Paita la goleta —Corbeta, en realidad— *Pichincha* para colaborar en la “gloriosa lucha” emprendida “por la felicidad de una nación ilustre, magnánima y guerrera cual es Colombia”¹⁷.

(*) Las palabras cuya tipografía se resalta en letras diferentes a las del texto, retratan claramente las instrucciones que recibió Wright: de “presentar todos los medios imaginables para impedir un combate desigual...”.

En efecto, a la una del día 6 de noviembre de 1828, fondeaba en el puerto de Paita "la corbeta de guerra colombiana *Pichincha*, que desde Taboga venía a ponerse a disposición del Presidente del Perú La Mar. Los oficiales de esa nave, en un oficio (6 de noviembre) dirigido al Secretario General del Presidente, le decían: "Animados de los más radiantes votos por la libertad y gloria del continente americano y por lo tanto enemigos de cualquier tirano, que, como el general Bolívar pretende despotizarnos, hemos resuelto de nuestro consentimiento, y sin más interés que el de ser partícipes en la gloriosa lucha que emprende el Perú por la felicidad de una nación, ilustre, magnánima y guerrera, cual es Colombia, presentarnos con nuestro buque en este pueblo y entregarlo al jefe militar en el comando"¹⁸.

Ampliando a grandes rasgos aquella inesperada ocurrencia naval esbozada por el historiador Basadre líneas arriba, este fue en resumen el texto de la defección y entrega de la *Pichincha*.

Con ella la Gran Colombia perdió definitivamente sus posibilidades navales para combatir con éxito en el Pacífico. Así, el optimista planeamiento contenido en las órdenes que impartiera al Contralmirante Illingroth el Comandante en Jefe del Ejército del Sur, General D. Juan José Flores, quedó escrito como una suerte de ensueño militar irrealizable, ante las realidades que deparaba la guerra en el mar y que eran muy distintas a los conceptos castrenses del ejército de tierra.

Al enterarse de este último revés que siguió a la derrota sufrida en aguas de punta Malpelo, el alto mando colombiano sólo pudo ordenar el zarpe urgente de la fragata *Cundinamarca*, como último y tardío manotazo de naufragio desde que la citada nave se encontraba en puertos del Atlántico.

EL COMBATE DE CRUCES

Mientras sucedían las ocurrencias anteriores, la escuadra peruana al mando del Vicealmirante Guise aceleraba también su alistamiento naval en todo sentido, preparándose a la vez a recibir y alojar a las fuerzas de desembarco que se destinarían a tomar la plaza de Guayaquil. Hallábase integrada por la fragata *Presidente* (barco insignia del Almirante), la corbeta *Libertad* y la goleta *Peruviana*, a las que se añadieron cinco lanchas como embarcaciones más apropiadas para conducir a las tropas de desembarco.

Durante este lapso Guise recibió información acerca de dos levantamientos revolucionarios habidos en tierra guayaquileña: uno de éstos surgido en las entrañas del pueblo; el otro, en el seno del batallón "Caracas", incentivado por un par de proclamas de Sanders cuyas copias recibió. Estas circunstancias movieron al vi-



Combate de Guayaquil ("Cruces"), ocurrido el 24 de noviembre de 1828. En esta brillante acción naval peruana murió el vicealmirante Guise a bordo de la fragata "Presidente", siendo reemplazado por su segundo en el mando, Teniente 1º José Boterín.— Colección pictórica del Museo Naval del Perú, Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía.

cealmirante a no dilatar más el tiempo, para proceder a atacar el puerto con las fuerzas disponibles a la máxima brevedad. Ya los más conspicuos promotores insurgentes habían sido fusilados en el acto; las restantes ejecuciones fueron pospuestas para la tarde del día 22. Guise decidió adelantarse al curso de los acontecimientos.

"Al efecto, el día 21 de noviembre a las 4 de la tarde —apuntó el historiador naval Elías Murguía— partió de la Puná para la Boca de Sono, quince millas distantes de Guayaquil, donde fondeó a las nueve de la noche. A las dos de la tarde del día 22 levó anclas dirigiéndose mar adentro, avistando Cruces, estrecho paso de la ría en la entrada de Guayaquil, que estaba cerrada de costa costa por una línea de cadenas sostenidas entre balsas ancladas, con sus extremos asegurados por anclas".

"Defendía este paso el fuerte o castillo de Cruces, con nueve cañones de a 24 y otras obras; tras la línea de cadenas estaban los buques colombianos goleta *Guayaquileña*, con 16 cañones de 9; una goleta con un cañón de a 12, y varias lanchas. Había además varias baterías en tierra"¹⁹.

Rotas las cadenas que impedían el paso franco de nuestros buques, hundidos varios barcos y embarcaciones ligeras enemigas, Guise batió con sus fuerzas tanto las baterías del Muelle, Cerro de la Pólvora y La Planchada, destrozando casi el fuerte Cruces. Para evitar un excesivo daño a la plaza —que se hallaba prácticamente indefensa— ordenó a sus buques replegarse y anclar cerca de este último, en los fondeaderos asignados.

Habiéndolo hecho todos ellos menos el insignia, la fragata *Presidente*, encontrándose ésta en ruta hacia su tenedero encalló casi frente a la casa de la Aguartería, en 12 pies de fondo y durante 10 horas, mientras esperaba que subiese la marea y la hiciera reflotar.

Fue durante este lapso que los enemigos montaron un cañón de 24 en tierra, haciéndole vivo y continuo fuego que no pudo ser respondido por el estado del buque que no le permitía utilizar su artillería. Las demás unidades no pudieron auxiliarla, por tener que surcar la corriente del Guayas y no contar con viento para efectuar la maniobra.

Apenas la *Presidente* volvió a flotar, y cuando ya navegaba en dirección a Cruces, uno de los últimos tiros de cañón del enemigo dio en el pecho del Vicealmirante Guise, hiriéndole mortalmente. Falleció a las pocas horas, exhalando su postrer suspiro en brazos de su segundo en el mando, el Teniente Primero D. José Boterín y los oficiales que le rodeaban.

"Nuestras pérdidas, en estas 48 horas de combate fueron, además de la irremplazable del Vicealmirante Guise (sic), las del Alférez Pérez, Teniente 1º Meiklefohr y nueve individuos de tropa,

...de 46 heridos y algunos contusos de pequeña consideración habiéndose hecho por la escuadra 3,231 tiros de cañón y 8,680 de fusil y recibido la fragata *Presidente* 89 balazos en su casco, arboladura y jarcias, todo reparado a los cuatro días ^{''20}.

A manera de lamentable digresión respecto del sentimiento de algunos militares colombianos hacia Guise —afortunadamente no muchos ni admirados por su calidad humana— el autor se permite citar una muestra. Esta se ha conocido a través de la investigación histórica y retrata fielmente, en poquísimas líneas, a su autor, el General de División D. Rafael Urdaneta (venezolano de origen y militar de brillantísima carrera), si no en su indiscutible valentía y en su lealtad hacia Bolívar, en el encono y antipatía que guardaba en su corazón contra Guise y que recién se satisfizo al morir nuestro heroico marino. Pues bien, siendo Urdaneta Comandante General del Departamento de Azuay, en comunicación escrita dirigida al Coronel y Comandante General de Armas de Loja apellidado Azero, decía textualmente respecto del fallecimiento de Guise en combate:

“...Tengo ahora la gloriosa satisfacción de comunicar a U.S. la muerte del pérfido Guisse (sic), a consecuencia de haber sido mortalmente herido en el combate del día 24 del próximo pasado... ^{''21}. Huelgan comentarios.

EL TESTAMENTO DE GUISE

Dos meses antes de dar comienzo a las actividades bélicas de la escuadra bajo su mando, el Vicealmirante D. Martín Jorge Guise —quien profesaba ya la religión católica— había testado en Lima, el 16 de septiembre de 1828 y ante el Notario Público don Ignacio Ayllón Salazar, dejando así para la posteridad y la historia el retrato introspectivo de un marino enemigo de pompas y vanidades; moderado y humilde a la par que apegado a su credo religioso; consciente, en fin, de que una guerra como la que debía emprender y que había sido declarada por el Presidente de Colombia, Mariscal D. Simón Bolívar Palacios, incrementaba las posibilidades de morir en la lucha a la cual debía entregarse íntegramente, en defensa del honor y soberanía de su patria adoptiva: el Perú.

MEDIO REAL

Sello sexto para los
años de 1828 y 1829.

“En nombre de Dios Topoderoso, con cuyo principio tienen todas las cosas buen medio y dichoso fin, amén; sepan cuan-

tos esta carta de mi testamento, última y final voluntad vienen, como yo don Martín Jorge Guise, Vibe-Almirante de esta República Peruana, y vecino de esta Capital de Lima, natural que declaro ser de Highuasis Coart Glosters en Inglaterra, hijo legítimo del señor Baronet don Juan Guise, y de la señora doña Isabel Wright, mis padres y señores difuntos, que santa gloria hayan, estando como estoy en pie, bueno y sano que le doy a su Divina Magestad las más debidas gracias, y en mi entero y sano juicio, memoria y entendimiento natural, creyendo como firme y verdaderamente creo en el Altísimo Misterio de la Santísima Trinidad Padre Hijo y Espíritu Santo, tres personas realmente distintas, y una sola Esencia Divina; y en todos los demás misterios que tiene, cree, predica y enseña nuestra Santa Madre Iglesia Católica, Apostólica, Romana, bajo cuya fe y creencia he vivido y protesto firmemente vivir y morir, como católico y fiel cristiano; invocando como invoco, por mi abogada e intercesora a la serenísima reina de los ángeles María Santísima Madre de Dios y Señora Nuestra, a los apóstoles S. Pedro y S. Pablo, santo de mi nombre, Angel de mi Guarda, Santo de mi deboción (sic), y demás Santos, Vírgenes, y bienaventurados de la Corte Celestial, para que intercedan con Nuestro Señor Jesucristo, perdone mis culpas y pecados, y ponga mi alma en carrera de salvación cuando de este mundo salga, temeroso de la muerte, que es natural a toda criatura humana, mucho más hallándome como me hallo, *próximo a salir de general en jefe de la escuadra, con motivo de la guerra que ha declarado a esta República, el Presidente de la de Colombia, Simón Bolívar*, en que con los respectivos encuentros de los corsarios, es más arriesgada la vida, aún prescindiendo de los peligros de la mar: por lo tanto otorgo, que hago y ordeno mi testamento, en la forma y manera siguiente:" (*)

"Primeramente encomiendo mi alma a Dios Nuestro Señor que la crió (sic) y redimió con el precio infinito de su santísima sangre, pasión y muerte, y el cuerpo mando (sic) a la tierra de que fue formado, y cuando su Divina Magestad fuese servido de llevarme de esta presente vida a la eterna, es mi voluntad, que siendo en esta ciudad mi cuerpo sea amortajado humildemente con el hábito y cuerda de nuestro padre San Francisco, en cuya iglesia se celebrarán la exequias fúnebres a las seis de la mañana, de donde será conducido al panteón general construido extramuros de esta misma ciudad, to-

(*) Las frases del testamento que se han impreso en letras diferentes —resaltándolas en cursiva— se deben a la intención del autor.

do sin convite alguno, pompa ni vanidad, sin más que un paño negro en el suelo, doce luces y mi mortaja, prohibiendo como desde luego prohibo, el que se me ponga insignia alguna de las que me corresponden como general ni más acompañamiento que la cruz alta de mi parroquia, cura y sacristán, porque quiero y es mi voluntad expresa que mi entierro sea con la humildad y moderación con que he vivido, y así mismo quiero, que el día siguiente a mi entierro, se me hagan las honras en la referida iglesia de nuestro Padre San Francisco a la hora acostumbrada, con una vigilia de canto llano, serio y devoto, en cuya función no excluyo el convite por ser todo conforme a mi expresa y deliberada voluntad”.

Martín Jorge Guise²².

Lima 16 septiembre, 1828.

EL FIN DE LA RESISTENCIA: OCUPACION DE GUAYAQUIL

No obstante la muerte de Guise, nuestras fuerzas navales y de desembarco prosiguieron combatiendo eficazmente en aguas guayaquileñas, hasta alcanzar el triunfo con que culminó aquella brillante campaña llevada a cabo por la Marina de la República Peruana.

A pesar de esta irreparable pérdida —escribió Buenaño Muro— la expedición fue todo un éxito, pues aparte de reducir los fuertes y destruir dos naves, una de ellas la *Adela* que estaba en carena, se capturó a la *Guayaquileña* y se reflotó a la *Presidente* cuyo mando había pasado a su segundo comandante José Bote-rín. El mando de la escuadra pasó al Capitán de Navío Hipólito Bouchard que continuó hostilizando la plaza hasta ayudar el traslado de tropa que finalmente ocupó Guayaquil el 1º de Febrero de 1829. Con algunos recorridos de buques peruanos hasta Panamá en busca de colombianos que no encontraron, terminó la fase naval de este conflicto²³.

De otro lado, y refiriéndose al mismo asunto, el historiador naval Rosendo Melo apuntó: “Las fortificaciones del puerto quedaron barridas, en particular las de Cruces, en la que había montados 24 cañones, los que resultaron fuera de servicio y los montajes quemados. Los artilleros que servían esas piezas huyeron y una compañía del “Caracas”, que pretendía reemplazarlos, resultó literalmente aniquilada”. “...La ciudad sufrió poco daño de los proyectiles de la escuadra, por el especial cuidado que hubo para evitarlo, hasta hacer cesar el fuego cuando se temió dañarla”. “...Con este rudo golpe desaparecieron las fortificaciones y fuerzas navales con que podía contar la resistencia. Teniendo presente

la entrega de la *Pichincha* y la captura de la *Guayaquileña*, resultaba el Perú con dominio absoluto del litoral enemigo, que carecía de elementos marítimos que oponerle". Una vez ocupado Guayaquil, "se nombró intendente de bahía al Capitán de Fragata Juan Illadoy, que antes había reemplazado a Aequerone en el mando del bergantín, que éste dejó para mandar la *Arequipeña*"²⁴.

En lo que se refiere al traslado del cadáver del Vicealmirante Guise a nuestro primer puerto, para luego conducirlo a Lima como había sido su última voluntad al testar, este fúnebre encargo no pudo cumplirse de inmediato por obvias razones impuestas por la situación bélica en que se vivía. Recién pudo llevarse a cabo dicho viaje al comenzar el año de 1829 y casi al finalizar su primer mes.

Acerca del acaecimiento arriba mencionado se pronunció el historiador Rosendo Melo, pero —seguramente por falta de información actualizada— cometió, a juicio del autor, una ligera equivocación respecto del grado militar que ostentaba el oficial encargado de cumplir tan delicada y penosa misión. Fueron sus palabras:

"En enero 24 de 1829 el Alférez de Fragata Francisco Forcelledo se embarcaba en la fragata mercante *Joven Corina* con los restos del inolvidable vicealmirante Guise, confiados a su custodia. El entonces futuro contralmirante estaba autorizado para curarse las heridas recibidas en Naranjal tan pronto como hiciese, como hizo, la sagrada entrega de esos restos en el Callao"²⁵.

A mayor abundamiento, y luego de haber rastreado detenidamente la misma noticia en el Archivo General de la Marina, se ha logrado verificar y ampliar su contenido como se expresa textualmente a continuación:

"Por título del 14 de octubre de 1828, dado en Payta por S.E. el Presidente, se le dio —refiriéndose al Alférez de Fragata Forcelledo— el grado de Teniente 2º, por haberse distinguido en la sorpresa que hizo a los enemigos en Naranjal, donde fue herido en el brazo derecho... En 24 de enero de 1829, vino al Departamento en la Fragata *Joven Corina*, conduciendo los restos del Vice-Almirante Guisse (sic), con el objeto de atender a la curación de sus heridas"²⁶.

VIAJES DE PRECAUCION A PANAMA: ZARPAN BUQUES PERUANOS

A raíz del combate naval de Malpelo, y luego de la entrega de la *Pichincha* así como la captura de la *Guayaquileña*, ya se ha visto que Bolívar ordenó que la fragata *Cundinamarca* viniera al Pacífico desde que el dominio del mar lo poseía el Perú. Mientras esta úl-

tima nave dejaba el Atlántico y emprendía su largo periplo, el gobierno colombiano adquirió la goleta *Tipuani* armándola en guerra.

La intención manifiesta era pues, sin lugar a dudas, poder emplear los citados barcos —reforzados por la corbeta *Independencia*, que acababa de adquirir Colombia del gobierno chileno— para ejercer en conjunto operaciones de corso en aguas aledañas al litoral peruano.

La reacción del comando naval nuestro fue inmediata. En reemplazo del Capitán de Corbeta Alejandro Acqueroni, quien había sido cambiado a la *Pichincha*, se nombró comandante de la goleta *Arequipeña* al ex segundo de Guise, José Boterín, poniéndose también bajo su mando al bergantín *Congreso* y la balandra guardacostas *Arequipa*.

Las órdenes que recibió del nuevo Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío D. Hipólito Bouchard, fueron esencialmente impedir el embarco de tropas colombianas desde el norte de Guayaquil hasta Panamá, procurando a la par la búsqueda, ubicación y captura de la goleta colombiana *Tipuani* de serle posible.

Casi simultáneamente otro competente oficial, el Teniente 2º Ignacio Mariátegui Tellería recibió una comisión similar: al mando de la antigua fragata *Monteagudo*, debía patrullar constantemente las aguas al norte de Guayaquil con los mismos propósitos.

"En el viaje, Boterín abordó a la goleta también colombiana *Francisca* y la mandó presa a Guayaquil. El 7 de abril de 1829 llegó la expedición peruana a Panamá. Tres botes registraron la bahía, no encontraron al *Tipuani*; pero sacaron del llamado "pozo" al pie de los fuertes, a la goleta *John Cato* poco antes apresada por aquél como contrabandista. La *John Cato* llegó al Callao el 7 de julio de 1829. El 18 de mayo de 1829 voló la *Presidente*"²⁷.

Acerca de este último punto el historiador naval Rosendo Melo escribió lo siguiente: "A la mitad del día 18 de mayo de 1829, se produjo un incendio a bordo de esa fragata, espontánea o criminalmente, hallándose al ancla en el Guayas, delante de Guayaquil".

"Fueron inútiles cuantos esfuerzos se hicieron para dominar el fuego, que sólo concluyó cuando consumida toda la madera al aire y llegado a la santabárbara, se produjo una explosión estrepitosa, a cuyo efecto se destrozó la obra viva y los restos se hundieron. Con este motivo se dedujo responsabilidad contra Bouchard y su segundo, sentenciados en consejo de guerra"²⁸.

GENERALIDADES SOBRE LA CAMPAÑA TERRESTRE CONTRA COLOMBIA

Ya se ha visto que al zarpar el grueso de nuestra escuadra que mandaba el Vicealmirante Guise, llevó embarcado en la fra-

gata *Presidente* (barco insignia) al Mariscal D. José de La Mar. Habiéndolo hecho el 18 de septiembre de 1828, arribó a Paíta el día 22, procediendo el jefe del gobierno a trasladarse a Tambo Grande en donde se hallaba acantonado el ejército, para iniciar la campaña militar y marchar sobre Loja y Cuenca al frente de unos 8,000 hombres. "Salióle al encuentro el ejército colombiano mandado por los generales Sucre y Flores. En Saraguro fue sorprendida una división del ejército peruano y sufrió gran dispersión"²⁹.

Respecto de este imprevisto acaecimiento, el historiador Jorge Basadre refiere dicho revés con mayor detalle, introduciendo a la vez una suerte de suspicacia acerca de la conducta de Gamarra. Fueron sus palabras:

"La Mar empezó un movimiento en gran escala sobre Cuenca; pero dejó en su retaguardia, en Saraguro, el parque del ejército. Avisado Sucre, hizo un ataque de sorpresa sobre esta retaguardia aislada que dormía sin centinela ni vigías la noche del 13 de febrero. El coronel Jiménez que la mandaba, se disculpó más tarde, alegando haber recibido órdenes de Gamarra para proceder así. El parque incluía gran parte del material bélico y de los abastecimientos que había llevado el ejército peruano en la invasión. El pueblo de Saraguro llegó a ser incendiado, como represalia por la simpatía demostrada al Perú"³⁰.

Batalla del Portete de Tarqui.—El 27 de febrero de 1829 y mientras La Mar avanzaba con sus tropas hacia el norte de Tarqui para atravesar un nudo de los que enlazan ambos ramales andinos, Sucre, bien informado acerca de sus movimientos, emprendió una rapidísima marcha con el fin de adelantársele y ocupar la garganta conocida como el portete (Tarqui), que, como pasaje obligado de las tropas peruanas, le permitiría compensar estratégicamente el número superior del ejército de La Mar, gracias a la ventajosa posición que estudiadamente había elegido. En la fecha arriba indicada se efectuó pues el encuentro entre ambos ejércitos, harto deplorable para nuestras armas, pero que pudo resultar mucho peor de no mediar el rápido y espontáneo fuego de la artillería peruana para frenar el ataque contrario, permitiendo la célebre carga de los "Húsares de Junín" al mando del General D. Mariano Necochea, quien al frente de sus aguerridos jinetes, detuvo el ya casi completo triunfo de las fuerzas de Sucre al derrotar al mejor de sus escuadrones así como a las dos compañías de cazadores que lo apoyaban, permitiéndole a nuestro ejército —gracias a su impetuoso y valiente ataque a lanza y sables— reorganizarse en plan de evitar una derrota inminente en la llanura a la cual habían descendido las fuerzas colombianas con tal objeto. Encontrándose el ejército peruano escaso de parques para su amunicionamiento así como de otros pertrechos y subsistencia, se esperaba un san-

griente final, pues la sorpresa de Saraguro había impreso su huella indeleble en el renglón logístico indispensable para enfrentar a las tropas de Sucre. El escuadrón colombiano "Cedeño" —al mando del valiente y diestro jinete Camacaro— a la par que sus compañías de cazadores, repuestos ya de la carga de Necochea, comenzaban también a ordenarse para reiniciar su acción contra los peruanos. El campo de batalla aparecía preñado de fúnebres vaticinios.

El historiador Basadre, al ocuparse de este instante dramático, lo refirió así. Fueron sus palabras: "En medio de las sombras, quizás fangosas, que para el Perú tiene esa jornada, es una luz aislada el episodio que ocurrió entre Camacaro y el coronel peruano Domingo Nieto, comandante del primer escuadrón de *Húsares*. Camacaro mandó decir a Nieto que ahorrarse la sangre de sus regimientos y que ambos pelearan con sus lanzas. Nieto, montado en un caballo negro que luego se hizo famoso, mató a Camacaro. Al retirarse Nieto con sus *Húsares*, se encontró que el ejército de Sucre ocupaba la ladera por donde debía pasar. Sucre dio orden de no disparar. Nieto, que marchaba a la cabeza de los *Húsares*, se quitó el sombrero, saludándole"⁸¹.

Así fue pues como, los generales peruanos con su mermado ejército, carentes de parques y abastecimientos, se vieron obligados a firmar el 18 de marzo de 1829 la Capitulación de Girón, procediendo en consecuencia a evacuar los territorios que habían ocupado.

Sin embargo, la guerra no terminó, desde que Guayaquil se hallaba aún en poder del Perú desde el 1° de febrero de 1829 y las tropas colombianas del ejército del centro resultaban impotentes para desalojar a las nuestras.

El gobierno de Lima —cuyo Presidente, el Mariscal La Mar, como cuencano de origen, no renunciaba a sus aspiraciones de expansión— desaprobó la Capitulación de Girón y declaró que retomaría la ofensiva, entregándose de inmediato a expedir las órdenes pertinentes para seguir cumpliendo con sus propósitos.

Pese a la abundancia de las lluvias, su mermado ejército abatingido y ya desprovisto del parque con que inicialmente contó (a raíz de la sorpresa de Saraguro) y tras las bajas sufridas en Tarma, firmada la Capitulación de Girón, había logrado retirarse hacia Piura y comenzado a reorganizarse contando con casi 4,000 hombres disponibles. Esta circunstancia influyó en la decisión de La Mar, desde que tuvo luego la oportunidad de incrementar mediante la reunión de los dispersos y el enrolamiento de algunos colombianos fugitivos.

No obstante lo expresado, la opinión pública —con su influencia sobre la política interna— se manifestó en contra de que se

prolongara aquel conflicto internacional que, de otro lado y por las circunstancias arriba esbozadas, se estabilizaría a la postre alrededor de cinco meses adicionales. La sociedad hallábase poco menos que aterrizada con los sacrificios a que tenía que someterse, el erario se encontraba en gran penuria y, tanto a la marina cuanto al ejército, se le adeudaban muchas de sus pagas produciendo con ello un descontento manifiesto en su seno.

"En estas circunstancias, el país presenció el escándalo de que los oficiales generales —escribió el historiador militar Zuleta— depusieron al Presidente y Comandante en Jefe, Gamarra, el promotor, asumiendo este segundo cargo celebró el armisticio de Piura y ordenó el abandono de Guayaquil".

"Las intrigas bastardas que se dejaban sentir en los campamentos, con mengua de la disciplina y del honor de las armas, vinieron a tomar vuelo en el teatro político; resultando, después, Gamarra presidente y La Fuente vicepresidente. A fines de septiembre se ajustó un tratado de paz que fue aprobado por el Congreso en octubre"³².

Respecto de la destitución de La Mar, ella ocurrió en la noche del 7 de junio de 1829. Mientras Gamarra mandó hacerle prisionero en Piura, y luego deportarle a Costa Rica embarcándosele en Paita a bordo de la fragata *Mercedes*, el general La Fuente ordenaba hacer preso en Lima, simultáneamente, al vicepresidente Salazar y Baquijano. Extraña coincidencia para pensar que fue casual.

EL TRIUNVIRATO MILITAR: FALLECIMIENTO DE LA MAR

El Mariscal Andrés Santa Cruz, ex Presidente provisional del Perú y rival que había sido de La Mar durante las elecciones, fue nombrado nuestro ministro en Chile, pasando después a ocupar la Presidencia de Bolivia antes de integrar un triunvirato militar en aquellas difíciles y desordenadas épocas. Como integrantes de aquel trío de altos jefes que se opusieron a La Mar, estuvieron también el Mariscal Agustín Gamarra, junto con el de igual clase militar, Antonio Gutiérrez de La Fuente, quienes actuaban como prefectos del Cuzco y Arequipa respectivamente.

El puerto de Punta Arenas en Costa Rica, recibió con gran sorpresa y agrado a la vez al derrocado Presidente del Perú, Mariscal D. José de La Mar, quien luego pasó a la capital costarricense para terminar radicándose en Cartago. "Viudo y sin hijos, envió poder para casarse con su sobrina carnal, doña Angela Elizalde, de la que siguió separado, por lo cual cuando ella murió, la amartajaron como a las vírgenes: de blanco y con palmas. No tuvo, pues cerca, a nadie de su familia. El abatimiento, más que la edad, fue minando su salud. Aparte de sus seis esclavos, no contó sino con

la asistencia del coronel Bermúdez. Falleció el 11 o el 12 de octubre de 1830. Poco tiempo antes había sido asesinado Sucre; y poco tiempo después moriría Bolívar³³.

Las breves administraciones del Mariscal Gamarra primero, y la de su sucesor el General D. José de Orbegoso después (1829-1833 y 1834-1836, respectivamente) transcurrieron entre diversos motines militares, pronunciamientos y golpes de Estado. Finalmente en el año de 1835 el joven y fogoso General D. Felipe Santiago Salaverry, luego de sofocar una revolución del Sargento Becerra en el Callao quedó como gobernador de la plaza, tras lo cual decidió también sublevarse el 23 de febrero, pasando a continuación a Lima, ocupando la capital y proclamándose "Jefe Supremo" el día 25 del ya citado mes y año.

Con este proceder y sin sujetarse a constitución alguna, Salaverry trabajó empeñada y valientemente para dominar la anarquía en que se hallaba sumido el país, procurando a la vez la adopción de diversas medidas tendentes a mejorar la marcha de los diferentes ramos de la Administración Pública.

NUESTRA MARINA: ALBORES DE LA CONFEDERACION PERU-BOLIVIANA

Al saberse la autoproclamación del General Salaverry como Jefe Supremo del Perú, el General Orbegoso —quien se encontraba en Arequipa— hizo llamar con urgencia al Presidente de Bolivia, General Andrés Santa Cruz, haciendo uso de los amplios poderes que le había conferido el decreto del 23 de febrero de 1835, los que, a su entender, resultaban prácticamente ilimitados. Atendido su requerimiento por Santa Cruz, el 15 de junio del año citado *ut supra* firmaron ambos en La Paz un tratado en virtud del cual se permitía que el Ejército de Bolivia penetrase en el Perú. Posteriormente, el 8 de julio y en Vilque, Orbegoso delegó sus poderes presidenciales como gobernante del Perú, poniéndolos en manos de Santa Cruz quien ejercía la Presidencia de Bolivia.

Aquella actitud resultó digna de repudio para Gamarra, obligándole moralmente a desconocer sus anteriores compromisos con su triunviro boliviano de otrora contra La Mar, para firmar un pacto secreto con Salaverry el 27 de ese mes de julio, mediante el cual se sometería a su autoridad apenas el "Jefe Supremo" arribara a Andahuaylas. Gamarra no se detuvo allí, sino que, ratificando su patriótica y sacrificada determinación acabada de tomar, declaró la guerra a Santa Cruz a través de una proclama fechada en Pacuto, en 6 de agosto de 1835. Una semana más tarde sus escasas tropas serían batidas y derrotadas por completo, el 13 del mismo mes en los campos de Yanacocha, alturas situadas cerca de An-

dahuaylillas en el Cuzco. "El empeño de Gamarra, que desplegó banderas negras, en son de lucha a muerte, no pudo evitar el triunfo de las huestes peruano-bolivianas", escribió el historiador Denegri Luna³⁴.

Durante aquella época de desgobierno, nuestra Marina de Guerra se hallaba en apremiantes condiciones económicas y sujeta a continuos cambios de personal, además de encontrarse descuidada en todos los renglones relacionados con una fuerza naval.

"En enero de 1835 —apuntó el historiador Vegas García— continuaban los cambios de personal; el comandante general, Capitán de Navío José María García, entregó el cargo a García del Postigo que a su vez fue relevado por el Capitán de Navío Illadoy; y así en los grados subalternos, tanto a bordo como en tierra, todos eran sospechosos para Orbegosó"³⁵.

Durante el lapso transcurrido entre la proclamación del General Salaverry como Jefe Supremo del Perú y la invasión de nuestro territorio por el Ejército de Santa Cruz, hubo discrepancia de opiniones en el seno de nuestra Marina de Guerra. Algunos jefes y oficiales —los menos a nuestro juicio— se adhirieron a la naciente Confederación; la mayor parte, en cambio, optó por plegarse al movimiento independiente que encabezaba Salaverry y que defendía la autonomía peruana, entre éstos: García del Postigo, Boterín e Illadoy, por citar a los principales. El último de los mencionados —cuando había asumido la Comandancia General de la Marina en reemplazo de García del Postigo— había sido tremendamente explícito y cáustico, a la par de veraz en sus informes en dicha oportunidad. En tal ocasión —apuntó Vegas García— dijo que: "...habiendo estado por dos años sin paga los oficiales de marina (recordando también la administración anterior) no tienen ni espada" y que "o se les da un socorro o se les proporciona 6 u 8 espadas"³⁶.

La actividad del General Salaverry fue dinámica y prolija, desde que comprendió que la acción bélica contra Santa Cruz y Orbegosó no se limitaría a campañas terrestres, sino que, también, habría que cuidarse de asechanzas navales en menor proporción. Sin embargo, su fogosa juventud descartó a Chile en el tablero de ajedrez de la guerra, inclinando su política internacional hacia Chile —cuya figura predominante era D. Diego Portales— celebrando un equivocado convenio comercial con dicho país. Permitió el embarque de pólvora con destino a Valparaíso, y para procurarse dinero con el fin de proseguir oponiéndose a Santa Cruz, hasta llegó a vender los cañones del Castillo de la Independencia. No previó así que aquel conflicto armado bilateral que había comenzado como una suerte de guerra civil, se convertiría a la postre en una guerra internacional con la participación de Chile, desde que a esta nación no le con-

vendría tener como vecino norteño a un poderoso Estado que, nacido en la cuna de una Confederación, se irguiera como una amenaza futura y capaz de dar al traste con su hegemonía en el Pacífico.

Los buques armados con que contaba nuestra Marina de Guerra en la época aquella eran: las corbetas *Convención* y *Libertad* rebautizada como *Restauradora*), y las goletas *Limeña* y *Peruviana*.

Durante el tiempo que se estudia, la actividad peruana en el mar había sido casi esencialmente dedicada al transporte de tropas a lo largo del litoral en ayuda de Salaverry, registrándose tan sólo en el renglón naval el asedio del puerto de Arica que se halla ocupado por tropas bolivianas.

Luego se alquilarían a la Marina Mercante la *Monteagudo*, el *Congreso* y el *Orbegoso*, para después incorporar, en las mismas condiciones a la Armada los bergantines *Flor del Mar* y *Huáscar*, al igual que las goletas *Carolina* y *Mercedes* así como tres lanchas cañoneras que significaron un útil y más veloz refuerzo. Algunos buques más —aunque pocos e improvisadamente— se añadieron al grueso así conformado.

“Así emprendió Salaverry su campaña contra Santa Cruz al mismo tiempo que la Escuadra iniciaba el bloqueo de las costas desde Nazca hasta Cobija. Illadoy tuvo el mando de las fuerzas bloqueadoras compuestas de la *Libertad*, *Arequipeño* (ex *Rápido*) y bergantín *Huáscar* (armado con un cañón de 24,2 carronadas de 18; 61 tripulantes y 240 toneladas de desplazamiento)”⁸⁷.

“No faltaron episodios guerreros durante esas comisiones. La flotilla de Illadoy tomó a viva fuerza a Islay que estaba fortificado; Arica, defendida por 8 cañones de 18 y las fuerzas bolivianas de Anglada, cayó, después de recio combate, en poder del bergantín *Congreso*. . . Al terminar el año fue ascendido a Contralmirante García del Postigo y tomó el mando de la Escuadra con su insignia en la *Restauradora*. Acababa de atacar Arica, ocupada nuevamente por los bolivianos, cuando supo la derrota de Salaverry. Volvió al Callao el 20 de febrero de 1836 y fue recibido a cañonazos”⁸⁸.

BATALLA DE SOCABAYA

Mientras se desarrollaban los acontecimientos arriba indicados, el bravo General Salaverry levantando banderas en contra de la intervención extranjera propiciada por Orbegoso, inició su campaña contra el ejército de Santa Cruz que se adelantaba, dirigiéndose a Jauja. Al mismo tiempo despachó una expedición hacia el sur al mando del coronel Quiroga quien, tras una empeñada y heroica lucha, se apoderó del puerto boliviano de Cobija. En el intervalo, Salaverry vio frustrada una veloz marcha que realizó desde Ica

hasta Ayacucho. Dejó parte de sus tropas con el Coronel Porras, quien batiendo a la División de Divicia y otra auxiliar, puso en jaque a Santa Cruz.

El General Salaverry, audazmente aficionado al ajedrez de la guerra, pensó en una jugada que le permitiera burlar a Santa Cruz, apoderándose de Arequipa mediante un ataque inesperado; una suerte de tenaza militar para sorprender al enemigo.

Para ello, luego de recibir al Coronel Quiroga —vencedor de Cobija— y a sus intrépidas huestes en Pisco, con honores excepcionales que tan justamente merecían, resolvió mantener una fuerza de observación en el Centro para observar los movimientos de las tropas bolivianas, mientras ordenaba al General Fernandini marchar rápidamente con su ejército y por tierra hacia Arequipa. Hecho lo anterior, Salaverry se embarcó en el puerto de Pisco arrumbando hacia las aguas del mismo departamento sureño, con el fin de proseguir ejecutando su plan. Presumiblemente lo hizo en el bergantín *Congreso* cuyo comandante, el Capitán de Corbeta Manuel Sauri, zarpó por ese entonces para reforzar a Illadoy que sostenía el bloqueo desde Nazca hasta Cobija como ya se apuntó.

Pero Santa Cruz, militar de mucha experiencia y ampliamente informado acerca de los movimientos salaverrinos, acudió también con buena parte de sus efectivos al mismo Departamento que era tan proclive a Salaverry. Este —en la acción de Uchumayo en que realizó su famosa carga de caballería— obtuvo algunas ventajas pero no definitivas. Aún esta arma del Ejército Peruano, recuerda y ejecuta la agilísima y enérgica marcha conocida por el nombre de "Ataque de Uchumayo" o también "Salaverrina" animando el espíritu marcial con los compases vibrantes de sus notas bizarras tan peculiares.

Sin embargo, el 7 de febrero de 1836, al establecer contacto con las tropas enemigas de Santa Cruz en Socabaya, después de más de dos horas de lucha a muerte y heroicos sacrificios, fueron derrotadas las huestes del joven General Salaverry por el ejército contrario que mandaba personalmente Santa Cruz. Apresado el día 9 por el Mariscal Miller en su camino hacia Islay, Salaverry fue conducido a Arequipa y sometido a un Consejo de Guerra que lo sentenció a muerte el 11. Santa Cruz dio su aprobación el 18. "Con el triunfo de Santa Cruz y la sangre peruana vertida en la plaza de Arequipa, donde fue fusilado Salaverry y 7 jefes principales, quedó, por lo pronto, cimentada la Confederación Perú-Boliviana..."³⁹.

1. MIJARES, Augusto... *El Libertador*, Caracas 1965, p. 505.— Vide: *Proclamas y discursos del Libertador*. Caracas, 1939, p. 340.
2. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*. Lima (Miraflores), 1968. Sexta edición, aumentada y corregida, p. 295.
3. GIURATO, Salvatore... *Perú Milenario*. Lima, 1947. T. III, p. 704.
4. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929, p. 36.
5. BASADRE, Jorge... Op. cit., p. 315.
6. MUSEO NAVAL DEL PERU... Vide: *Departamento de Marina*. Dirección General de Marina: 46 documentos diversos (50 fojas), cursados desde 1823. Vide: Foja de Servicios de D. Tomás de Vivero.
7. "EL PERUANO"... Diario oficial. Ed. del 25 de noviembre de 1826.
8. DENEGRI LUNA, Félix... *Historia Marítima del Perú* (co-autor). Lima, 1976. T. VI, vol. I, p. 175.
9. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., pp. 19-20.
10. *Ibidem*, p. 83.
11. JIMENEZ SALDIAS, Manuel... *El Perú y la Marina de Guerra*. Lima, 1927.— Vide: *Revista de Marina*: Año VII, N° 6. Noviembre-Diciembre 1927, p. 678.
12. ELIAS MURGUIA, Julio... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, por el Capitán de Fragata Manuel I. Vegas: *Notas*.— Vide: DENEGRI LUNA, Félix... *Historia Marítima del Perú* (co-autor). Lima, 1976. T. VI. Vol. I, p. 178.
13. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*. Callao, 1980-1981 (re-edición). Vol. IV, p. 168. Publicaciones del Museo Naval del Perú: Biblioteca del Oficial.
14. *Ibidem*, p. 169.
15. *Idem*.

16. DENEGRI LUNA, Félix... Op. cit., p. 181.— Vide: DE ODRIOZOLA, Manuel... *Documentos Históricos del Perú*. T. VIII, pp. 619-620.
17. BASADRE, Jorge... Op. cit., p. 315.
18. ELIAS MURGUIA, Julio... *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*. Callao, 1962. Vol. II, p. 441.
19. *Ibidem.*, p. 442.
20. *Ibidem.*, p. 444.— Vide: Parte comandante Francisco Valle Riestra (Secret. de Guise), al Cmdte. Acc. de la Escuadra, D. José Boterín, 1º diciembre 1828.
21. *Idem.*
22. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1969. pp. 90-91.— Vide: Suplemento "Mercurio Peruano". Lima, 1829. Nº 427, ed. 17 enero.
23. BUENAÑO MURO, Javier... *Resumen Histórico de nuestra Marina de Guerra*. Callao, 1963, p. 39. Imp. de Marina.
24. MELO, Rosendo... Op. cit., pp. 171-173.
25. *Ibidem.*, p. 172.
26. ARCHIVO GENERAL DE MARINA... *Registro de Jefes y Oficiales, 1861*. T. I, p. 3.— Museo Naval del Perú.
27. BASADRE, Jorge... p. cit., p. 318.
28. MELO, Rosendo... Op. cit., p. 173.
29. ZULETA, Celso... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920 (reimpresión texto de 1914), p. 70.
30. BASADRE, Jorge... Op. cit., p. 320.
31. *Ibidem.*, p. 322.
32. ZULETA, Celso... Op. cit., p. 71.
33. BASADRE, Jorge... Op. cit., p. 331.
34. DENEGRI LUNA, Félix... Op. cit., p. 430.
35. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 48.
36. *Idem.*
37. *Ibidem.*, p. 49.
38. *Idem.*
39. ZULETA, Celso... Op. cit., p. 73.

Capítulo VIII

Combates navales previos al nacimiento de la confederación: Pabellón de Pica y Callao.

Miopía naval de Santa Cruz y menosprecio por la marina.

Aleve sorpresa naval chilena en el Callao.

Expedición naval y fracaso de Blanco Encalada:

Tratado de Paucarpata. Expedición peruana a la isla Juan Fernández. Otras excursiones navales.

COMBATES NAVALES PREVIOS A LA CONFEDERACION

Ante el hecho definido de una Confederación Perú-Boliviana que estaba por consumarse, ya se ha visto que nuestros marinos discreparon acerca de este nuevo giro de la política internacional, que comenzó a gestarse desde el año 1827 —cuando Santa Cruz, Gamarra y Gutiérrez de la Fuente conformaron un “triumvirato” contra La Mar— logrando finalmente derrotarlo y expatriarlo a Costa Rica, nación centroamericana en la que falleció al mediar octubre de 1830. De otro lado, ante el caos militarista que vivió nuestra patria por aquel entonces, surgió el pronunciamiento del General D. Felipe Santiago Salaverry como dictador y Jefe Supremo del Perú, inspirado en la voluntad de restaurar el orden interno, mientras pudiese sojuzgar con energía las intrigas bastardas, la indisciplina imperante y la anarquía existente entre sus rivales de alto rango, uno de los cuales, el General D. Luis José de Orbegoso, solicitó el auxilio del Presidente de Bolivia, Mariscal D. Andrés Santa Cruz, quien penetró con sus ejércitos en nuestro territorio y recibió, de parte de Orbegoso, los amplios poderes con que la convención le había investido como Presidente (que a la sazón sólo gobernaba en Arequipa y contaba con 400 hombres en su mermado efectivo). Esto se formalizó el 8 de julio de 1835, en Vilque.

Así el acariciado proyecto de la Confederación Peruano-Boliviana comenzó a visualizarse, mientras Gamarra (otro de los triunviros) se dirigía hacia el sur con sus tropas desconociendo la autoridad de Orbegoso. El pronunciamiento de Salaverry —surgido en el Callao— se propagó rápidamente levantando banderas contra la intervención boliviana. La Marina dividió sus adhesiones en pro y en contra.

Esta discrepancia de ideas acerca de la situación política interna del país, trajo consigo —sobre el gigantesco escenario del mar— enfrentamientos internos entre hombres y buques de la Armada Peruana cuyas ideologías chocaban, por ser proclives a una u otra de las opuestas tendencias existentes, marcó el comienzo de una lucha intestina que no pudo evitarse mientras la historia seguía su curso.

Combate del Pabellón de Pica.— Así fue como, aprovechándose de las mismas benevolentes actitudes que había mostrado abrigar Salaverry hacia Chile, el General Orbegoso envió una comisión especial al antedicho país con el propósito de adquirir un buque que atenuara la marcada superioridad naval de la escuadra "Salaverrina". En Valparaíso, y luego de conseguir un empréstito usurario que ascendió a 50,000 pesos al interés del 2 y $\frac{1}{2}$ % mensual, los comisionados lograron adquirir y semi armar la ballenera *Yanacocha* con ocho piezas de a 4 y una coliza de 18. En Coquimbo y Cobija —puertos en los que recalaron luego de zarpar— adquirieron otros materiales de guerra, incluyendo un cañón de a 12 que procedieron a montar a bordo. "Era una ballenera —apuntó Melo describiéndola grosso modo— de 180 toneladas de registro, rasa y manuable, de bonito galibo (elegancia armónica en su plantilla de diseño) y bastante pie. Se le había dotado de 120 hombres escogidos por el Capitán Freeman, a cuyo mando se puso"¹. Su tipo era el de goleta.

El Capitán de Fragata Enrique Freeman, malquistado con Salaverry debido a su excesiva severidad cuando mandaba el *Arequipeño*, bergantín de guerra cuyos oficiales habían presentado variadas quejas al respecto, era un jefe profesionalmente preparado y de reconocida valentía. Lo acompañaba como segundo comandante el Teniente 1º Domingo Valle Riestra.

Prosiguiendo sus singladuras hacia el norte y cuando se aproximaba a la caleta Vitor para embarcar una columna de infantería que debía transportar, el 11 de febrero de 1836 y a la altura de Pabellón de Pica estableció contacto con el bergantín "Salaverrino" *Arequipeño* —llamado *General Guise* por los partidarios de Salaverry— y mandado a la sazón por el Capitán de Corbeta Ignacio Mariátegui Tellería, experto marino, audaz, enérgico y muy valeroso.

Pese a haber ocurrido aquel encuentro en la madrugada, ambos comandantes reconocieron perfectamente las líneas del barco contrario y, sin titubear en lo mínimo, comenzaron a cañonearse enconadamente. Mientras el *Arequipeño* barría con sus balas y metralla la cubierta de la goleta *Yanacocha* haciendo fuego sobre sus jarcias de labor —tratando de desmantelarlas y restarle velocidad a todo costo— a la vez que causándole numerosas bajas, la nave santacrucina procuraba aprovechar su ligereza y la dirección de los

vientos del paraje, con el objeto de abordar a su enemigo y emplear su escogida y mayor tripulación para capturarlo.

"Varias veces se repitió la maniobra con desventaja de la *Yanacocha* hasta que, al acercarse nuevamente, se abordaron, muriendo Freeman y el combate terminó en favor del *Arequipeño* después de una lucha cuerpo a cuerpo en la cubierta de la *Yanacocha*... Ambos quedaron bastante averiados y su personal diezmado; pero pudieron emprender viaje... Valle Riestra dice en su parte que "pudo salvar de ser balloneteado por la generosidad del Oficial abordador, Silva Rodríguez, que antes nos habían ligado vínculos de amistad y de una misma causa en la Marina"².

Ignoraban los combatientes —quienes arribaron al Callao el día 28 de febrero de 1836— que el General Salaverry había sido vencido en Socabaya por Santa Cruz, y que éste, tras de habersele comunicado la sentencia de muerte expedida por el Consejo de Guerra que le juzgó, había manifestado su aprobación a la pena máxima el 18 del mismo mes para que se le fusilara en la Plaza Mayor de Arequipa junto con otros altos jefes militares.

El comandante Ignacio Mariátegui recién se enteró de tan ingratas noticias el día 26, cuando tocó en el puerto de Pisco. Decidió entregar tanto el *Arequipeño* como la *Yanacocha* en el Callao, para lo cual pidió garantías al Jefe Superior del Departamento, General Trinidad Morán, quien socarronamente se las negó por escrito.

Mariátegui, luego de efectuar la entrega antedicha, hábilmente y teniendo ya listo su plan se asiló en la fragata de guerra francesa *Flora*.

En ella viajó a Guayaquil, "donde residió varios años y fue reconocido como oficial de academia"³.

Combate Naval del Callao.— Durante este mismo intervalo, mientras la situación de Salaverry empeoraba y éste emprendía por tierra su última campaña contra Santa Cruz, ocurrieron en la capital y el Callao —dentro de una somera visión retrospectiva— tanto en Lima como en nuestro primer puerto, determinados hechos de importancia dignos de sintetizarse dentro de la narrativa histórica.

Antes de producirse la batalla de Socabaya el 7 de febrero de 1836 y hallándose las tropas del Presidente provisorio Orbegoso bajo el mando del General Francisco Vidal, este último logró ocupar Lima el 30 de diciembre de 1835, dejando así expedita la llegada triunfal de Orbegoso a la capital, acontecimiento que se produjo con fecha 8 de enero de 1836. Casi simultáneamente lo hizo también el General José Trinidad Morán al frente de sus fuerzas militares peruano bolivianas, procediendo rápidamente a establecer el asedio del Callao, que se encontraba ocupado por los parti-

darios de Salaverry, hechos fuertes en la plaza y comandados por el Jefe de la 5ª División del Ejército, coronel Antonio del Solar.

Teniendo en cuenta que la rada chalaca y su puerto continuaban en poder de los de Salaverry, al día siguiente de haber llegado Orbegoso y tras de haber nombrado Comandante General de Marina a Pedro Vásquez de Velasco, emitió un decreto supremo dando el rango de Puerto Mayor a la vecina caleta de Chorrillos. Todo ello como un preámbulo para garantizar espacio, tenederos y ayudas logísticas para sus buques, inmediatamente antes de ordenarles un ataque naval contra los de Salaverry, que obedecían las órdenes de su Comandante General de Marina, Capitán de Navío Juan Illadoy. Estos últimos eran el *Caupolicán*, la *Flor de Mar*, la *Isabel* y la *Guadalupe*, en pleno alistamiento a cargo del Teniente 1º Diego de la Haza, a la par que protegidos por la escasa artillería que aún quedaba en los castillos del Callao (recuérdese que, para procurarse fondos durante su campaña, Salaverry había vendido parte de esas piezas).

Las fuerzas sutiles (tres cañoneras) de Orbegoso, "destacadas de Chorrillos, a órdenes del Capitán de Corbeta Jorge French" —apuntó el historiador Melo— fueron encargadas de sorprenderle y atacarle (se refería al Teniente de la Haza). "El combate se mantiene dos horas, hasta que los agresores vuelven a Chorrillos"⁵.

El antedicho ataque fue, pues, rechazado exitosamente; después de la acción, zarparon hacia el Norte a órdenes del Comandante D. Manuel Loro (quien retenía el mando del *Tres Amigos* y cuyos barcos transportes —en años de la independencia— fueron desvalijados por el Almirante Cochrane en Ancón). "Haza salió al mando de la *Isabel* y el crucero se continuó hasta después de Socabaya, en que se entregaron esos buques en Huanchaco"⁶.

BREVE RETROSPECCION HISTORICA

Dentro del intrincado poliedro de anarquía militar cuyas variadas facetas históricas llaman ciertamente a confusión durante la época que se examina, el autor estima conveniente ordenar los principales hechos ocurridos en el Perú a raíz de la batalla ocurrida en el Portete de Tarqui hasta la conformación oficial de la Confederación Perú-Boliviana. Con ello espera que tanto la narrativa e interpretación de la historia resulten eslabonadas y congruentes, cuanto poder sintetizar los acontecimientos y ceñirlos al plan resumido de esta obra.

Siguiendo estos lineamientos piensa que la visión caleidoscópica de una época como aquella —en la que el matiz y combinación de los cristales varía para el observador estudioso— se tor-

nará, mediante dicho ordenamiento subjetivo y veraz, en una suerte de catalejo marineramente regulado y enfocado sobre el meollo histórico.

Así pues la guerra acabó prácticamente con la batalla del Portete de Tarquí. La Capitulación de Girón (que desconoció La Mar) y el Tratado de Paz que aprobó el Congreso en octubre de 1829, restablecieron la paz.

La Mar fue derrocado y se le desterró a Costa Rica en la fragata *Mercedes*, barco mercante que luego fue apresado por un buque corsario de Colombia. Falleció en Cartago casi mediando el mes de octubre de 1830. Le sucedió D. Agustín Gamarra.

"Era el sucesor de *La Mar*, en nombre de la lógica del caudillismo, que levanta al que no ha sido derrotado, solamente porque no ha sido derrotado... Gamarra rigió el país desde 1829 hasta 1834, en que terminó un período agitadoísimo y dejó el poder al General *José Luis Orbegoso* (sic)".

Nuestros caudillos militares y sus seguidores pensaban que una nueva Constitución conformaba la eficaz receta contra la enfermedad anárquica que postraba al Perú. Sin embargo, esta idea no tuvo efectos saludables en la práctica. El joven General D. Felipe Santiago Salaverry, indignado por la entrada de tropas bolivianas al Perú, se rebeló y declarándose "Jefe Supremo", sometió al país.

La resistencia que contra el flamante dictador opuso Orbegoso, se centralizó en el norte del Perú mientras Gamarra, un tanto desconcertado por el brusco giro de los acontecimientos, urdía futuros planes de acción en Bolivia y maduraba decisiones trascendentales acerca de su futura intervención.

El Presidente de la República de Bolivia, Gran Mariscal D. Andrés Santa Cruz, gozaba de una reputación merecida como militar y político en Sudamérica. Ciertamente también, abrigaba personalmente algunos proyectos más ambiciosos en ambos campos, desde que fuera ascendido a la alta clase de Mariscal de Campo en 1825. Considerándose uno de los hombres fuertes de este hemisferio —desde que Bolívar había muerto en 1830— se abocó a la tarea de ampliarlos, motivado por la situación inestable y anárquica que vivía el Perú. Siendo en realidad un alto jefe preparado, valiente y talentoso, hizo un pacto con Gamarra y otro con Orbegoso, con el fin de derrocar a Salaverry y sentar las bases de una Confederación entre su país y el nuestro, desde que ésta era en sí su más caro propósito. Tales acuerdos se vieron reforzados y la intención de Santa Cruz llegó a su cúspide, al ser llamado urgentemente por Orbegoso y recibir de él los poderes del gobierno que éste investía, acontecimiento que ocurrió en Vilque el 8 de julio de 1835, lo que

le permitió entrar en territorio peruano con su ejército para prestar la necesaria ayuda en la lucha entablada contra Salaverry.

"Ya en 1830 había estallado en el Cuzco un movimiento para organizar la *Confederación de Repúblicas*, o sea la de las unidades constituídas por las antiguas audiencias... Gamarra se apartó de su alianza con Santa Cruz, y tomó el partido de Salaverry. Santa Cruz derrotó sucesivamente a los dos: en *Yanacocha* a Gamarra y en *Socabaya* a Salaverry. Ya Orbegoso —como se ha visto en páginas anteriores— se había apoderado de Lima. Salaverry fue fusilado en Arequipa"⁸.

LA CONFEDERACION PERU—BOLIVIANA

Tras este desenlace trágico del levantamiento esencialmente peruanista, el camino que conducía al Mariscal Santa Cruz para concretar sus ideales quedó expedito: él era demasiado grande para Bolivia; y el Alto Perú (antigua Audiencia de Charcas), muy pequeña para él. Pronto el Perú quedó dividido en dos Estados. El del Norte, con los departamentos de Amazonas, Junín, Libertad y Lima; el del Sur, con los de Arequipa, Puno, Cuzco y Ayacucho. En lo que se refería al tercer Estado, o sea a Bolivia, esta pasó a la Confederación con su propio nombre, adicionándose a los otros dos.

"El 17 de mayo la Asamblea de Sicuani, y la de Huaura el 6 de agosto de 1836, sancionaron legalmente la creación de Santa Cruz... En Bolivia el Congreso reunido extraordinariamente en Tapacari, había aprobado el 20 de junio de 1836 la Federación con el Perú. Debidamente autorizado el Gran Mariscal Santa Cruz en Lima, el 28 de octubre de 1836 por decreto protectoral, declaró establecida la Confederación Perú Boliviana"⁹.

Así el antedicho documento oficial tuvo el carácter de protectoral, debido a que Santa Cruz, retrocediendo un cuarto de siglo en la historia y recordando a San Martín, adoptó —para el caso de la flamante Confederación— el mismo título que escogiera otrora el ilustre militar argentino, luego de concretar su Expedición Libertadora tras de su arribo a la bahía de Paracas —hoy de la Independencia— o sea el de "Protector" de la fusión estatal recién formada.

LA ESCUADRA CONFEDERADA

Ya se ha visto que después de la derrota de Salaverry y su posterior fusilamiento, todos los marinos que defendían su causa terminaron de entregar sus buques —cumpliendo en parte primero, y luego obligadamente— las órdenes que recibieron de su caudillo

antes de la batalla de Socabaya o cuando se enteraron del resultado de ésta, así como de la ejecución del Jefe Supremo a quien obedecían.

Esta circunstancia produjo un incremento para los efectivos navales a disposición del Protector Santa Cruz, quien pasó a contar con las siguientes unidades de guerra:

Corbeta <i>Libertad</i>	.—24 cañones de a 12 lbs.
„ <i>Socabaya</i>	.—24 „ „ „ 12 „.
„ <i>Confederación</i>	.—20 „ „ „ 12 „.
Bergantín <i>Fundador</i>	.—4 „ „ „ 12-16 a 8 lbs.
„ <i>Arequipeño</i>	.—Primero tuvo 1 cañón de 32 lbs. y 12 de 8 lbs.; después, 1 cañón largo de a 24 lbs. y largo de 12, 4 de 9 lbs.
„ <i>Junín</i>	.—2 cañones de a 12 lbs., 4 de 9 lbs.
„ <i>Flor del Mar</i>	.—Sin artillería.
Barca <i>Santa Cruz</i>	.—12 cañones de a 9 lbs.
Goleta <i>Limeña</i>	.—1 cañón de a 8 lbs.
„ <i>Peruviana</i>	.—1 cañón de a 12 lbs.
„ <i>Yanacocha</i>	.—10 cañones de a 6 lbs.
Fragata <i>Monteagudo</i>	.—12 cañones de a 12 lbs. (alquilada como mercante) ¹⁰ .

“También debe contarse entre los buques de la escuadra peruana de esos días —recuérdese que Bolivia no tenía armada— al bergantín *Jeneral Orbegoso* (sic), posteriormente fletado a Urbisondo¹¹.

Otro notable estudioso de nuestra Historia Naval, Javier Buenaño Muro, escribió textualmente y en apretada síntesis los siguientes párrafos acerca de la época que se estudia; fueron sus palabras:

“Entre 1829, en que terminó el conflicto de Colombia, y 1835 no hubo ninguna actividad bélica internacional en que pudo tomar parte la joven Marina de Guerra del Perú, aparte de algunos acontecimientos puramente domésticos. Sin embargo, el año de 1836 trae consigo un conflicto confuso que fue tanto guerra internacional como guerra civil. En ese año el Mariscal boliviano Andrés de Santa Cruz formó la Confederación Perú—Boliviana que originó una lucha entre los peruanos, bolivianos y chilenos. La participación de Chile en este conflicto fue para evitar la unión del Perú con Bolivia ya que temía tener como vecino en el norte un poderoso país nacido de esta unión y que podía amenazar lo que ellos llamaban su hegemonía en el Pacífico. La participación de este país trajo consigo la lucha en el mar, aunque antes de la intervención hubo cierta actividad naval de parte de los peruanos que luchaban

contra la Confederación. Esta actividad naval era principalmente la del transporte de tropas por el litoral y el asedio del puerto de Arica que lo ocupaban tropas bolivianas"¹².

De otro lado se debe tener presente que, afianzada la Confederación Perú—Boliviana y derrotados Gamarra y Salaverry —en Yanacocha y Socabaya respectivamente— Santa Cruz, como Protector del Gobierno Confederado se estableció en Lima, a partir de lo cual si bien desempeñó su alto cargo con tino, sensatez y reconocida capacidad como gobernante, tuvo que enfrentar la continua oposición que a este nuevo estado de cosas surgió en el Perú. También su marcado personalismo, así como su miopía respecto del Poder Naval y la reacción chilena, contribuyeron a tornar efímera su idea confederativa.

En efecto, si Santa Cruz, con una visión más amplia acerca de las repercusiones internacionales que suscitaría la Confederación apenas formada, no hubiese pensado únicamente en que la oposición interna que condenaba el fraccionamiento del Perú en dos Estados y que acababa de sufrir —al ser derrotado Salaverry en Socabaya y fusilado en Arequipa— un severo revés, sino también en la reacción de los países vecinos y las actitudes de sus gobernantes, sin duda alguna que no hubiera procedido de manera tan obtusa en lo que se refería a la importancia del renglón naval. Menospreciándolo de hecho, dispuso que se pusieran todos los buques en situación de desarme y se fletaran para cumplir fines comerciales. Esta medida errónea desde todo punto de vista, contribuyó a la larga a deshacer la amenazadora Confederación Perú—Boliviana, haciendo que la historia derivase hacia un cauce mucho menos promisorio para ambos países.

"Chile, por lo menos desde mayo de 1836, no trepidó en reforzar su Armada. Hizo un empréstito interno de 400.000 pesos... En cambio en el Perú la situación era desgraciadamente muy diferente. Los recelos que despertaban los jefes y oficiales de la Marina en Santa Cruz y Orbegoso eran muy grandes y sólo así se explica la incomprensible y suicida política de descuidar nuestra Escuadra en todas las formas imaginables... *Vale más que Ud. desarme los buques antes de conservar ni uno solo de los marinos que han servido a Salaverry; los cuales debieran salir del país. Esta medida (tal vez menos justa en Chile) ha asegurado la quietud de esa nación por más de cuatro años. Pienso que ya no necesitaremos más de cuatro buques, dos que recorran por el Sud, mientras que otros dos anden por el Norte; su reunión será siempre peligrosa*"¹³.

De otro lado, en la Argentina y durante la feroz contienda interna entre Federales y Unitarios, el gobierno del tirano Juan Manuel de Rosas intentó unirse a los propósitos de Chile enviando una co-

lumna de milicias para que atacaran a Santa Cruz por el lado de Tarija, en Bolivia. Dichas fuerzas no obtuvieron éxito alguno y fueron derrotadas tres veces. Definitivamente, en Montenegro.

En Chile, la admirable visión política de D. Diego Portales le hizo escribir al Almirante Blanco Encalada: "...*Debemos dominar para siempre en el Pacífico, ésta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera la de Chile para siempre*"¹⁴.

LA ESCUADRA DE CHILE EN 1836: SORPRESIVO ATAQUE DEL CALLAO

No obstante el desarme naval dispuesto tan ligeramente por Santa Cruz, algunos de nuestros buques de guerra se hallaban aún arranchados para entrar en combate, encontrándose otros fuera del Callao y en distintos puertos del litoral. Como la escuadra que obedecía a la Confederación Perú—Boliviana era sin duda más fuerte que la de Chile, a este país, para cumplir los designios de su gobierno, sólo le quedaba recurrir a tretas navales reñidas con la ética proverbial del mar —siguiendo la escuela del Almirante Cochrane— pero eficaces a la larga, merced a los procedimientos inesperados y sorpresivos que empleaban sus marinos. Sus efectivos eran:

Escuadra de Chile en 1836.

Corbeta	<i>Valparaíso</i>	—24	cañones de 12 lbs.
Bergantín	<i>Aquiles</i>	—20	" " 12 lbs.
Goleta	<i>Colocolo</i>	—6	" " 8 lbs.
Goleta	<i>Janequeo</i>	—6	" " 8 lbs.

"Ambas escuadras —la peruana (Confederación) y la chilena— poseían lanchas cañoneras para operaciones cerca de los puertos"¹⁵.

El sorpresivo ataque al Callao.— Como se apuntó en líneas anteriores, Chile se aprovechó del estado parcial de desarme de los buques peruanos que integraban la Escuadra Confederada, para intervenir en forma activa contra la creación de Santa Cruz.

Así, el 21 de agosto de 1836 arribaron al Callao el bergantín *Aquiles* y toda su dotación, con instrucciones precisas para desempeñar una misión artera que habíales encomendado D. Diego Portales —cuando planeaba iniciar su lucha contra la Confederación— con el específico objeto de que su Comandante, Victorino Garrido, luego de hacer una visita de cortesía a las autoridades navales del primer puerto, traicioneramente y sin que mediase declaración de guerra alguna, se apoderase de algunos buques peruanos en situación de desarme valiéndose de un sorpresivo y vil ataque. La go-

leta *Colocolo* —que también se hallaba bajo sus órdenes superiores, con su Comandante subordinado a Garrido— había zarpado junto con el *Aquiles* el 13 de agosto de 1836 de Valparaíso, quedándose en los alrededores de Arica con un encargo similar: el de apresar a los buques peruanos en franco desarme, con el fin de que, una vez capturados, pudieran ser llevados a Chile e incorporados a su Armada.

Una suerte de prolegómeno del traicionero e inesperado ataque naval chileno que se pretende interpretar y narrar en este capítulo, lo constituyó la constante y mantenida oposición del General D. Ramón Freire. Este jefe militar chileno que había sido Jefe del Partido Liberal de su país y considerado prócer de su independencia, resultaba un acérrimo enemigo de los Conservadores. Desde el año 1830 en que se alzó en armas contra ellos —había sido Director Supremo de Chile anteriormente y ambicionaba retomar el poder— sufrió diversos reveses. En aquel entonces las fuerzas conservadoras del General D. Joaquín Prieto derrotaron a las suyas el 15 de abril en la batalla de Lircay; a raíz de esta victoria obtenida por sus contrarios, Freire fue exiliado por el enérgico ministro y notable político, D. Diego Portales, quien le embarcó hacia el Perú en cuyo primer puerto arribó el 12 de junio del año arriba citado. El vencedor de Lircay, D. Joaquín Prieto, ocupó la presidencia de Chile durante toda una década: desde el 18 de septiembre de 1831 hasta el 18 de septiembre de 1841, ayudado siempre por su inteligente, astuto y tenaz colaborador, el Ministro D. Diego Portales¹⁶.

Ambos políticos recién citados eran, como ya se ha visto, enemigos absolutos de la Confederación Perú—Boliviana y buscaban un pretexto plausible para declararle la guerra. Mientras tanto, las relaciones internacionales entre los dos países se mantenían tensas y próximas a quebrantarse, merced a la soterrada labor de los mutuos opositores con que contaban sus gobiernos. Refiriéndose a esta situación escribió el historiador chileno Sotomayor Valdés:

“Ayudaban eficazmente a cultivar esta mala inteligencia los enemigos políticos de cada gobierno, los cuales en la exaltación de sus odios querían a toda costa hallar aliados y recursos para derribar la administración que les era odiosa, a cuyo efecto se esforzaban por desacreditarla, pintándola con los más repugnantes colores. Los emigrados del Perú en Chile como los emigrados de Chile en el Perú, no cesaban de emplear todos sus arbitrios para fomentar la desconfianza del gobierno que les daba asilo con respecto al gobierno de su propia patria”¹⁷.

El pretexto que buscaba Chile no demoró mucho en presentarse. Hallándose Freire asilado en Lima, sus compatriotas emigrados como él decidieron financiar una revolución a su favor, fletando bu-

ques para ayudarle en efectuar una expedición hacia Chile. Primero zarpó el bergantín *Flor del Mar* (llevando armamento ligero y mercaderías a repartir entre indígenas, para propiciar el levantamiento popular) en apoyo a su líder. Más tarde lo harían la vieja fragata *Monteagudo* y el bergantín *Orbegoso* fletados y capitaneados por Quiroga y Urbistondo, españoles ambos que declararon destinos falsos para sus barcos, cuando en realidad todos ellos se dirigirían hacia Chile con escaso poder ofensivo, armamentos y pertrechos.

De más estaría el relatar pormenores de esta mal fraguada y peor llevada expedición, que terminó en el fracaso y captura del General Freire, sus seguidores y la totalidad de los buques que habían zarpado de nuestros puertos y arribado a San Carlos, Ancud y la isla de Cochinos con el propósito de derrocar al gobierno del General Prieto y liberar a Chile de la conservadora influencia de su Ministro D. Diego Portales, para que Freire usurpara el solio presidencial. Este último había obtenido algunos triunfos iniciales; hallándose embarcado en el bergantín *Orbegoso* hizo capitular a las autoridades isleñas, las reemplazó con personas de su credo y confianza, y logró también que su buque insignia capturase a la goleta *Elisa*, que despachada desde Valparaíso había zarpado para prevenir a los territorios insulares acerca de la invasión que ya estaba realizando Freire, y que habíase iniciado atacando el principal sector del archipiélago de Chiloé. Ante aquella alarma, tanto Prieto como Portales, habían tomado previamente certeras medidas navales que dieron al traste con las intenciones insurgentes chilenas de Freire y los suyos.

"Tres días después —del 28 de agosto de 1836— se hacía la *Monteagudo* a la mar en convoy con el *Orbegoso* y la goleta mercante *Elisa* y el 13 de septiembre fondeaban en Valparaíso, llevando como prisioneros al General Freire y sus más importantes partidarios"¹⁸.

Después de este histórico acontecimiento, que se ha traído a colación como una suerte de prolegómeno para la iniciación de las hostilidades de Chile contra la Confederación, el gobierno chileno forjó un endeble y falseado pretexto: en forma directa y sin existir prueba alguna, no demoró en acusar a Santa Cruz y Orbegoso —sus dirigentes principales— como fautores de la acción de Freire en contra de la nación chilena; de ... "un deseo secreto de comprender a Chile en un plan de engrandecimiento"¹⁹.

La carambola de falsos dados fue arrojada al tablero internacional. Mas la situación entre Chile y el Perú adquirió una tensión que presagiaba el comienzo de una guerra, cuya chispa inicial tenía que ser justificada mediante una declaración formal y ésta aún no se había efectuado. Tomando como apoyo la falsa imputación de que el Perú había propiciado la expedición del General Freire, que

en realidad fue alistada y financiada por los emigrados chilenos en nuestra patria para combatir al régimen conservador de Prieto y Portales opuesto al sistema liberal preconizado por Freire, en el seno del gobierno chileno se comenzó a preparar un maquiavélico plan contra la Confederación Perú—Boliviana que amenazaba la hegemonía que deseaba tener dicho país sureño en el Pacífico. Su principal fautor fue el Ministro D. Diego Portales; su divulgador —cuando ello se requirió para preparar a la opinión pública— fue, presumiblemente, D. Andrés Bello (el ilustre hombre de letras venezolano radicado en Chile). La mano artera que lo ejecutaría era la de D. Victorino Garrido, ex realista español y hombre falto de la más elemental ética, quien era, a decir del serio historiador mapochino Ramón Sotomayor Valdés: "... muy diestro en el arte de la intriga y fecundísimo en todos aquellos pequeños expedientes que suelen preparar los grandes resultados"²⁰.

Se comenzó por llamar a Chile a su Embajador en Lima, sustituyéndole accidentalmente en dicho alto cargo diplomático D. Ventura Lavalle, como Encargado de Negocios y Cónsul General. En honor a la verdad, destacó en forma mantenida como un funcionario serio, íntegro y poseedor de una entereza indiscutible como se verá más tarde.

Conocido, pues, el deseo chileno de destruir la Confederación, resultó propicia la oportunidad de que sus buques de guerra se hallasen en desarme o próximos a entrar en él por orden de Santa Cruz, para intervenir activa y arteramente contra ella. La miopía naval del Protector resultó, a la larga, un pecado mortal sin atenuantes de especie alguna, como que llegó a conseguirse para Chile el poder naval mediante un artero golpe de mano, y con él, la posterior ruina de la gran creación ideada por el Gran Mariscal boliviano, por el riesgo que ella significaba para los países vecinos y muy especialmente para Chile. Examinemos los hechos:

Mientras la goleta *Colocolo* barajaba las costas del sur con expresas instrucciones de capturar cualquier buque peruano capaz de ser utilizado —como transporte— o armado, para incorporarlo a la débil escuadra chilena, el 21 de agosto de 1836 arribó al Callao más o menos a las 09:00 hrs. el bergantín *Aquiles*, en misión de amistosa visita y sin hacer suponer, en lo mínimo, las torvas intenciones que animaban a su capitán y dotación contra el Perú.

"El Comandante del *Aquiles*, Pedro Angulo, en las largas horas que pasó en el Callao en compañía del Sr. Capitán de Navío Jorge Young, Comandante General de Marina, tuvo sobrado tiempo para informarse de la colocación de nuestros buques, del estado en que se hallaban, correspondiente a la paz de que gozamos y a la amistad que tenemos con todo el mundo. En efecto, la goleta *Peruviana* no tenía más que dos hombres en-

cargados del aseo y custodia del buque, y los otros se mantenían sin la menor precaución de defensa, porque realmente no había, ni podía haber, el menor recelo de ataque²¹.

Todo lo transcrito en el párrafo anterior, ocurrió durante el saludo protocolar de estilo que acostumbra a hacer el Comandante de un buque de guerra, a las autoridades navales del puerto que visita su nave en épocas de paz; esto sería decir en "paso inocente" y de completo acuerdo con la respectiva definición que de él consignaba el Derecho Internacional Marítimo. Debe hacerse hincapié en que a bordo del *Aquiles* se hallaba embarcado —como representante del Gobierno de Chile— D. Victorino Garrido, quien, a su vez, habiendo recibido la visita de su Encargado de Negocios y Cónsul General de Chile, D. Ventura Lavalle, le recomendó no volver a tierra y solicitar sus pasaportes desde el buque visitado al gobierno del Perú. "Tomado de sorpresa —apuntó el historiador Denegri Luna— y no queriendo empañar su imagen en tan desdoloroso acto, D. Ventura Lavalle tuvo la entereza de volver a Lima. Al día siguiente (22 de agosto) tras la captura de los buques peruanos, solicitó su pasaporte, y no sin pasar algunos malos ratos, como una semidetención ordenada por el propio Santa Cruz, le fue entregado aquél y pasó a embarcarse en el Callao en la fragata francesa *Flora*"²².

Así fue como durante la brumosa noche del 21 de agosto de 1836, un grupo de lanchas chilenas asaltaron por sorpresa a las desguarnecidas naves peruanas *Santa Cruz*, *Arequipeña* y *Peruviana* y a sus escasos guardianes, capturándolos a título de *dépósito provisional*. En el Callao permaneció el bergantín *Congreso*, por hallarse desmantelado: sin bauprés, masteleros ni jarcia, fuera de tener su cubierta inhábil y en reparación.

Es preciso añadir que este artero golpe de mano fue mandado ejecutar por Victorino Garrido, habiendo ordenado previamente que el *Aquiles* fondeara amparado por el casco de la fragata francesa *Flora*, nave que, por pertenecer a un país amigo y neutral, significaba, para el bergantín chileno, una suerte de protección contra cualquier cañoneo del Arsenal del Callao, que no se descartaba.

Respecto del vituperable hecho que nos ocupa, hasta historiadores chilenos de marcada trayectoria como tales lo condenaron y criticaron acerbamente. Vicuña Mackenna, como ejemplo, se expresó muy crudamente al respecto. Fueron sus palabras:

"El jefe de aquel crucero había recibido la comisión secreta de apoderarse por un golpe de mano de todos los buques pertenecientes al Perú que encontrase en las aguas de aquella república, y los condujera como rehenes a los puertos de Chile. Don Diego Portales había señalado el mismo día para enviar el

golpe de anonadamiento, con una mano a los invasores —entiéndase que se refería a la expedición del General D. Ramón Freire— que venía a disputarle su poder en Chile, y hundir con la otra el poder de un enemigo que creía iba a hacer sombra a la prosperidad o a la gloria de Chile... Pero enviar nuestro pabellón a un puerto amigo para cubrir con él un ataque alevé y nocturno, sin ninguna declaración previa y leal de rompimiento, era descender de la altura del derecho y la justicia a los rapaces expedientes de los piratas de los mares... Portales, en lugar de encomendar a don Victorino Garrido la misión de un diplomático, le prescribió sólo que obrara como un pirata"²³.

La miopía naval de Santa Cruz —quien a pesar de ella, nunca imaginó el inicuo comportamiento chileno— contribuyó a facilitar la inesperada sorpresa del Callao. Chile, a costa nuestra y entera de la situación de desarme de la escuadra, tomó posesión de tres unidades navales e incrementó fácilmente sus recursos para la guerra en el mar. Acerca del punto tratado, escribió Vegas García:

"A bordo de la fragata de guerra británica *Talbot*, el 28 de agosto a las 4 de la tarde, se firmó uno de los más bochornosos convenios que haya autorizado gobierno peruano.

Legalizóse la posesión por Chile de los tres buques sustraídos en la sorpresa del 21. Aceptamos no armar más buques durante el término de cuatro meses y nos desatendíamos de la *Monteagudo*". Y respecto de este desafortunado convenio, proseguía escribiendo el arriba citado historiador... "El 2 de septiembre partían los chilenos con el fruto de su inicuo proceder, mas, sea como fuere, el hecho resultaba también un duro golpe material para nosotros que por improvisión habíamos permitido que la Marina enemiga se reforzara a expensas de la nuestra"²⁴.

BUQUES PERUANOS AUN DISPONIBLES EN LA CONFEDERACION

Si bien la asonada chilena del 21 de agosto de 1836 obtuvo el criticado éxito que ya se mencionó, por fortuna no todos los barcos de guerra peruanos se hallaban en el Callao en dicha oportunidad. Tampoco estaban en la situación de desarme absoluto. La *Libertad* (con gente sobornada por los enemigos a bordo) pero aún integrante de la Confederación, había zarpado para Guayaquil. Como ya se ha visto, el bergantín *Congreso* habíase salvado. Debe indicarse que tanto la *Confederación* como la *Yanacocha* se encontraban en la tranquila rada de Paita.

Los buques chilenos que obedecían al comisionado de Prieto y Portales, D. Victorino Garrido, el maquiavélico español, luego de haber reunido y reforzado sus efectivos navales —*Aguiles* y *Colocolo*— con las naves peruanas tan vandálica y traicioneramente capturadas: *Santa Cruz*, *Arequipueña* y *Peruviana*, procedieron a tripularlas y armarlas en son de guerra, navegando hacia el norte junto con ellas para reanudar sus aviesos planes, tratando de sorprender al resto de nuestros efectivos navales. Pese a haber tratado de aprovechar el viento y efectuar veloces singladuras que llevaron a dicha escuadra hasta las aguas aledañas a la isla de Puná, los barcos peruanos —ya avisados de lo ocurrido en el Callao— se hicieron a la mar oportunamente y lograron burlar el osado intento chileno en forma completa.

“Sin embargo, la *Libertad* —que había completado su dotación mediante la incorporación de extranjeros sobornados por el enemigo— fue tomada por estos y llevado el buque a Valparaíso”²⁵.

La Confederación Perú—Boliviana, significando un gran peligro en contra de Chile, debía ser eliminada del mapa.

Así fue como, robustecido el gobierno chileno en el mar merced a los bien trazados planes del Presidente Prieto —y en especial, de su Ministro D. Diego Portales— resolvió hacerle la guerra. Esta fue formalmente declarada por la República de Chile, en fecha 24 de diciembre de 1836.

Mientras se preparaba una expedición inicial chilena contra la Confederación Perú—Boliviana, las fuerzas militares reconcentradas en Quillota se alzaron. Transcurría el año de 1837, “y D. Diego Portales, que había ido a pasar una revista, quedó prisionero. Los rebeldes avanzaron contra Santiago y entraron en contacto con la columna del gobierno. Al empezar la acción, el capitán encargado de la custodia de Portales ordenó que se le fusilase.

Vencidas las fuerzas sediciosas, sus jefes fueron ejecutados”²⁸. Así la trágica y arbitraria muerte de D. Diego Portales por manos rebeldes, dio prestigio al gobierno del General Prieto y la expedición que se preparaba para ir en contra de la Confederación Perú—Boliviana se puso en marcha con el aplauso popular.

EL MENOSPRECIO MILITAR CONTRA NUESTRA MARINA

A raíz de los acontecimientos que, en desacuerdo con la Confederación y la irrupción de tropas bolivianas en nuestro territorio, dieron lugar a la sublevación de Salaverry y su autoproclamación como Jefe Supremo de la República, muchos de nuestros marinos se adhirieron a la causa rebelde por la cual levantó banderas.

Al respecto, y cuando ya se vislumbraba la posible derrota de Salaverry por el triunvirato Santa Cruz-Orbegoso-Gamarra (aunque este último se plegaría finalmente a Salaverry, antes de su derrota en Socabaya ocurrida el 7 de febrero de 1836), durante la presidencia provisional del General Orbegoso, dicho triunviro emitió un decreto supremo prepotente e injusto en contra de la oficialidad naval.

Fue dado en Lampa, el 21 de octubre de 1835. En él se establecieron, recortándolas, las clases que investirían los oficiales de la Marina Nacional. Serían únicamente: Alférez de Fragata, Alférez de Navío, Teniente de Corbeta, Teniente de Fragata, Teniente de Navío, Capitán de Corbeta, Capitán de Fragata, y Capitán de Navío. 'El grado de Capitán de Navío equivalía al de Coronel del Ejército. La carrera naval —apuntó el historiador Denegri Luna— se detenía en la clase de Capitán de Navío, mientras que los militares podían ascender a Generales de Brigada, Generales de División y Grandes Mariscales (sic) ²⁷.

De otro lado —y precediendo al anterior documento oficial— el 29 de agosto de 1835 se había firmado en Arequipa otro decreto supremo. Mediante él se borraba de los escalafones a los jefes y oficiales que, de alguna manera, hubieran prestado servicios al lado de quienes fueron contrarios a la Confederación y a su Supremo Protector, tanto en el Norte como en el Sur peruanos. Se les juzgaría oralmente mediante Consejos de Guerra. Al término de éstos tendrían que cumplir las sentencias a las que se habían hecho acreedores. Tal decreto, de corte esencialmente político, abarcaba no solamente a miembros del Ejército y de la Guardia Nacional, sino también a muchos oficiales de nuestra Marina de Guerra que habían apoyado la sublevación del General Salaverry ²⁸.

Así fue como el personal naval resultó apreciablemente disminuído y reducida su competencia. Los vacíos dejados por competentes profesionales en asuntos de mar, o no fueron llenados adecuadamente o resultaron ocupados por jefes u oficiales del Ejército, ajenos a la carrera y legos en sus secretos. Esto trajo como consecuencia que, para desempeñarse cumplidamente, tuvieran que recurrir a buscar asesoría marinera hasta de sus subalternos. Sin embargo, oportunidades hubo en las que se sintieron fuera de lugar por obvias razones.

Como una suerte de muestra acerca de lo que retrata la interpretación subjetiva del autor, el propio Comandante General de la Escuadra por aquellos tiempos, General de División D. Trinidad Morán (quien improvisadamente ostentaba el rango de Vicealmirante), en nota dirigida al Secretario General de S.E. el Supremo Protector —D. Andrés Santa Cruz— y refiriéndose al alto mando que desempeñaba, terminó escribiéndole textualmente: "... y

si fuera posible el que se me exonerase de este encargo lo vería como una prueba de justicia. Dios guarde a V.S. *Trinidad Morán*²⁹.

LA REANUDACION DE LAS HOSTILIDADES: BLANCO ENCALADA

El 19 de octubre (1836-37) fue un día de coincidencias en la historia naval tanto de Chile como del Perú. En la fecha indicada zarparon de Valparaíso cinco buques de guerra con rumbo al Callao. Esto tuvo lugar durante el primero de los años arriba indicados, ello sería decir el 19 de octubre de 1836, en que el jefe de la expedición hostil al Perú fue el Almirante chileno D. Manuel Blanco Encalada (argentino de origen, pues había nacido en Buenos Aires el 21 de abril de 1790, del matrimonio de D. Lorenzo Blanco Cicerón con doña Mercedes Calvo Encalada)³⁰.

Del lado peruano, fue también un 19 de octubre pero en 1837, que —luego de variados contratiempos náuticos— el Comandante General de nuestra escuadra, D. Trinidad Morán, zarpó del Callao al mando de dos corbetas y un bergantín hacia aguas chilenas, con la misión de rendir y capturar el Presidio de la isla Juan Fernández y hostilizar las costas enemigas, reaccionando así contra la artera y sorpresiva amenaza de la marina chilena. Es preciso recordar que, debido a la miopía inexcusable de Santa Cruz respecto del poder naval y su importancia para mantener la Confederación Perú—Boliviana, las operaciones navales peruanas habíanse retardado considerablemente. También, que un pundonoroso y valiente General de División, como Morán, investido con la clase de Vicealmirante, hacía lo posible para cumplir las órdenes que le habían sido impartidas para fungir como marino pese a no serlo.

Dejemos por un momento esta última contradicción para, en forma retrospectiva y acorde con la narrativa histórica, trasladarnos a aquel 19 de octubre de 1836 y a la rada de Valparaíso:

Bajo el mando operativo del Vicealmirante galense D. Santiago Jorge Bynon y llevando izada la insignia de Blanco Encalada, zarparon en la ya indicada fecha el *Valparaíso*; completando aquel grupo de tarea lo hicieron también el *Aguiles* comandado por el inglés Simpson; la *Monteagudo*, a órdenes de Martínez y, finalmente, el bergantín *Orbegoso* así como la goleta *Colocolo*, con Díaz y Roberto Henson respectivamente. Todos estos barcos, bien pertrechados y navegando en conserva, arrumbaron hacia nuestro primer puerto.

“Quisieron recalcar en son de paz al Callao, sin duda —apuntó el historiador Vegas García— para intentar una nueva felonía; pero el General Herrera les negó la entrada, reanudándose las hostili-

dades... Pero, como su verdadera intención era apoderarse de otros buques peruanos, barajó la costa hacia el Norte (entiéndase: Blanco Encalada), en busca de ellos³¹.

Por ese entonces, el General Trinidad Morán hallábase ya al mando de la escuadra peruana; el ilustre militar venezolano viajó con el *Congreso* y la *Limeña* hasta Huanchaco, recibiendo órdenes de reunirse con la *Libertad* y *Yanacocha* que se hallaban en tránsito a Paita; como estas últimas naves tardaran demasiado, decidió proceder a darles el encuentro en el citado puerto pero, durante la navegación se sublevaron los tripulantes de la *Libertad* (que como se apuntó en páginas anteriores, habían sido sobornados por Chile), optando por izar a bordo la bandera de este país y plegarse a la expedición restauradora en contra de la Confederación, en la que militares peruanos —que como el infortunado Salaverry, eran refractarios a Santa Cruz y su ingerencia con tropas bolivianas en nuestro territorio— también combatían para que su influencia política fracasara en nuestro medio.

Morán, quien había logrado además que los bergantines *Flor del Mar* y *Catalina* se anexaran a sus fuerzas, los encaminó a que viajaran con rumbo al norte. El 9 de noviembre de 1836 se reunió en la isla Puná con ellos, procediendo a zarpar en conjunto con rumbo a Guayaquil el día 12 del mes ya citado. Arribaron a puerto.

Mientras tanto en Paita, los buques chilenos *Monteagudo* y *Orbegoso*, ni lograron enterarse y ubicar a las naves de Morán ni pudieron efectuar un rendez-vous previo con el *Aquiles* y el *Valparaíso*. Blanco Encalada había enrumbado con éstos a Guayaquil siguiendo su instinto mariner, arribando el día 15 de noviembre, para intimar la rendición de nuestra modesta escuadra. El gobierno ecuatoriano exigió a ambas partes el respeto al Derecho Internacional y no hubo combate. Después de pocos días de acecho y maniobras de diversión, fuera del mutuo alcance de sus cañones, Morán salió sigilosamente con sus buques por la boca de Maquillana sin ser visto. Recién los chilenos verificaron su evasión dos días después.

El *Valparaíso* y el *Aquiles* procedieron al Callao y establecieron su bloqueo. Mientras tanto, el Ministro Plenipotenciario de Chile ante el Perú, D. Mariano Egaña, tergiversaba la verdadera situación internacional en sus negociaciones y exigencias, sin dar respuestas categóricas al gobierno protectoral de Santa Cruz. Finalmente, anunció que se retiraba del país, y que debía considerarse como declarada la guerra entre Chile y el gobierno de los Estados Nor y Sud Peruanos (11 de noviembre de 1836).

Egaña, durante su estancia en el Callao, había procurado permanecer a bordo de la goleta chilena *Colocolo* (el buque enemigo de menor porte y más débil), usando de una suerte de ardid diplo-

mático para inspirar confianza mientras que los barcos restantes, de mayor tonelaje y armamento, trataban infructuosamente en Guayaquil de capturar a los nuestros que, mal pertrechados e inferiores desde todo punto de vista, conformaban la escuadra puesta bajo las órdenes del General D. Trinidad Morán.

Mientras tanto el Presidente Prieto y su Ministro Portales se apresuraban en Chile —luego de llegar Egaña a Valparaíso el 7 de diciembre de 1836— en ratificar por el Congreso la declaración de guerra anunciada informalmente por Egaña. Dicho Poder Legislativo, finalmente, accedió a la solicitud de sus gobernantes mediante la Resolución del 24 de diciembre de 1836, declarando su respaldo a los poderes que había investido el Ministro Plenipotenciario de Chile ante el del Perú y, en consecuencia, el Estado de Guerra entre ambos países.

Casi un mes más tarde ocurría lo siguiente: "El 20 de enero de 1837 los chilenos se acercaron al Callao, pero Young con la *Yanacocha* y las lanchas cañoneras los rechazaron (al *Aguiles* y *Valparaíso*) hasta el cabezo de San Lorenzo. El 21 repitióse el combate con el mismo resultado y al siguiente día zarparon los buques enemigos con rumbo a Huacho a proveerse de agua y de allí fuéronse a Valparaíso".

"Poco después llegó Morán con sus buques al Callao, pero el intervalo entre esta y la siguiente expedición chilena, no se aprovechó debidamente"³¹.

Así fue como el 10 de marzo de 1837 y aproximadamente a eso de las 8 p.m., dieron fondo en el Callao los buques tan perseguidos inútilmente por los chilenos en aquella oportunidad. Vinieron a órdenes del Comandante General de la Escuadra, General D. Trinidad Morán (quien ostentaba el rango naval de Vicealmirante). Eran: los bergantines *Congreso*, al mando de Juan José Panizo, y *Flor del Mar*, con J. French; además las goletas *Limeña* y *Yanacocha*, cuyos Comandantes eran M. Saldívar y Antonio Valle Riestra respectivamente.

LA EXPEDICION DE BLANCO ENCALADA

Las fallidas actividades navales chilenas contra el Perú que acababan de relatarse, trajeron como consecuencia un prolongado lapso de preparación para reiniciar, de manera más apropiada, las hostilidades de una guerra ya declarada que tenía por finalidad destruir la Confederación.

Si bien Santa Cruz y sus aláteres se preocuparon en robustecer el ejército y cuidar muy poco la importancia del renglón naval, en Chile, tanto el Presidente Prieto como Portales se arreglaron con el General Gutiérrez De la Fuente (y unos 400 emigrados peruanos

que acataban sus disposiciones), para preparar durante algo más de seis meses el zarpe de la que llamaron "Expedición Restauradora" del Perú.

Entre el 15 y el 16 de septiembre de 1837 (existen discrepancias de algunos historiadores acerca de la fecha exacta), "salió de Valparaíso la escuadra chilena, compuesta del *Aguiles*, *Libertad*, *Monteagudo* y *Arequipeño*, mandados por Simpson y escoltando a una flota de transportes que traía un ejército a cargo de Blanco Encalada"³². Este último marino "fue nombrado General en jefe del ejército"³³.

En síntesis: la expedición aquella constituiría una operación de desembarco de efectivos militares, organizada y dirigida por un Oficial General de la Armada de Chile, quien, a su vez, procedería estratégica y tácticamente en tierra a ejecutar una ofensiva contra el territorio enemigo, librando los combates y batallas que fueran menester para cumplir sus objetivos previstos.

"El total de la tropa —apuntó Buenaño Muro— ascendía a 2,810 hombres. Para el desembarco se escogieron los puertos de Islay, Quilca y las caletas de Huata y Aranta para luego internarse hacia Arequipa y atacar a las tropas de Santa Cruz"³⁴.

La primera recalada fue en el puerto de Arica, con fines de reaprovisionamiento y aguada. De allí zarpó el convoy hacia Islay, en donde se había planeado originalmente efectuar el desembarco, pero, a la postre, se cambió de idea y resolvió que la corbeta *Libertad* escoltando a los transportes que conducían tanto caballos como impedimenta, realizaran el desembarco en Aranta; el *Aguiles* con el resto del convoy debía proceder a hacer lo mismo en Quilca.

"Para fondear en la primera de esas caletas, ganando a los demás buques, forzaron de vela las fragatas transportes *Carmen* y *Colcura* y al orzar la *Carmen*, para dar fondo, se varó y destrozó contra las rocas perdiéndose la mayor parte de las provisiones del ejército. La *Libertad*, cuyas cadenas se rompieron en la noche, pudo dar vela y fue a Quilca"³⁵.

Pese a los contratiempos referidos, las tropas chilenas efectuaron el desembarco en las caletas de Quilca (personal militar), y el desembarque de material bélico y pertrechos, en la de Aranta como se había ordenado a última hora. Una vez en tierra, el marino Blanco Encalada tuvo que desentenderse del aspecto naval propiamente dicho, pasando a constituirse en Comandante en Jefe del ejército expedicionario: un cargo esencialmente castrense que, obligadamente, le sometía al asesoramiento de su Estado Mayor en cuanto a las operaciones militares a ejecutarse.

El historiador naval chileno H. Hurtado Larraín, escribió refiriéndose específicamente a Blanco Encalada y a su proceder en las mencionadas circunstancias:

“Engañado, se internó hacia Arequipa, dejando a su ejército en medio de inmensos arenales sin recursos y a gran distancia de la costa. Desde este momento el ejército chileno estaba perdido, porque Santa Cruz, haciendo un movimiento de concentración general desde sus alas, rodeó aquel puñado de valientes con 6,000 de sus mejores hombres”³⁶.

Por su parte, el historiador militar peruano Celso Zuleta, apuntó acerca del mismo asunto:

“Los invasores desembarcaron en Quilca y ocuparon Arequipa, donde pronto se encontraron en situación insostenible por la adhesión de los pueblos, sobre todo, por las ventajosas posiciones que tomó Santa Cruz en Paucarpata. Blanco Encalada, consideró prudente no librar un combate, y celebró un tratado, retirándose a Chile con sus tropas disminuídas y peor que derrotadas, sin hacer un tiro... El gobierno de Chile rompió este pacto, y preparó una nueva expedición”³⁷.

Y refiriéndose a este ya trillado epílogo, Vegas García escribió acerca del curioso tratado de Paucarpata, mediante el cual Santa Cruz permitió, con magnanimidad desconcertante, que los chilenos se reembarcaran por Quilca con rumbo a su país: “Fue ésta otra gran desgracia nacional por el empeño, un tanto pusilánime, de Santa Cruz que ya en anteriores ocasiones buscaba arreglos que sólo por medio de las armas debieron hacerse”³⁸.

Entre las cláusulas del tratado de Paucarpata, Chile quedaba en la obligación de devolver al Perú los buques que le había capturado con tanta alevosía y sorpresivamente. Sin embargo, tal condición —firmada el 17 de noviembre de 1837, en el convenio arriba citado— no llegó a cumplirse y se echó al olvido, desde que el 24 de diciembre del ya indicado año, el Gobierno de Chile denunció el antedicho tratado y lo declaró nulo unilateralmente; tras de lo expresado, procedió a enviar hacia aguas peruanas una nueva expedición naval al mando de Simpson, para que notificara al Protector Santa Cruz acerca de la posición que había adoptado.

Pero antes de dar este paso beligerante, irrito y hostil, ya había procedido a enterarse de la verdadera situación peruana por intermedio del Almirante Blanco Encalada. Examinemos pues lo que al respecto escribió el historiador naval chileno, Hurtado Larraín. Fueron sus palabras:

“Al regresar al país, el General Blanco presentó al gobierno una exposición sobre la campaña del ejército confiado a sus órdenes; se le sometió a un Consejo de Guerra y el Tribunal Militar lo absolvió en ambas instancias”³⁹.

LA EXPEDICION NAVAL PERUANA A LA ISLA JUAN FERNANDEZ

No obstante hallarse nuestra escuadra escasa de buques y en mal estado de mantenimiento, circunstancias que retrasaron su zarpe del Callao para hostilizar al enemigo, el Perú no permaneció cruzado de brazos ante las asechanzas chilenas —más proclives al corso que al franco combate naval— y comenzó a alistar una escuadra para escarmentar al contrario aún en sus propias aguas.

Los primeros intentos resultaron desastrosos, tanto con el bergantín *Junín* cuanto con el *Fundador*. Durante los ensayos iniciales para probar su artillería, el *Junín* despedazó las cureñas de las carronadas (cañón corto de calibre mediano o grueso; disparaba metralla, para producir bajas o destrozar el velamen al enemigo). Se cambiaron las de a 16 libras, por 4 de a 9 libras. El bergantín *Fundador* (cuyo Comandante no había recibido el pliego de instrucciones, al igual que el del *Junín*, para un *rendez vous* en Cerro Azul), luego de hacer 8 pulgadas de agua por hora, aumentó su inundación hasta 2 pies cada quince minutos. Se mandó reparar al Callao. Finalmente el *Junín* no apareció en Cerro Azul al esperársele⁴⁰.

Después de estas y otras contrariedades de diversa índole que demoraron el zarpe de la expedición que se tenía en mente, pero que resultaron, en su mayoría, consecuencia de la pésima conducción de la política naval desarrollada por los jefes militares de la Confederación Perú—Boliviana —y en especial, del Protector Santa Cruz— al estimar que la escasez de marinos idóneos podría fácilmente ser cubierta con experimentados miembros del ejército ajenos a la profesión naval, a la postre se logró cristalizar dicho propósito. Refiriéndose específicamente a este caso, escribió el historiador Vegas García. Fueron sus palabras:

“Para hostilizar a las costas chilenas se preparó una escuadrilla con las corbetas *Socabaya* y *Confederación* al mando respectivo de los Capitanes de Fragata Juan José Panizo y Jorge French y el bergantín *Fundador* mandado por el de Corbeta Domingo Valle Riestra. Por otra torpeza de Santa Cruz se mantuvo como Almirante de ella al General Trinidad Morán con el título de Comandante General de la Escuadra Perú—Boliviana y si la expedición no terminó mal fue por el tino que Morán manifestó consultándose siempre con los marinos”. “Arrumbó al sur la flotilla en 15 de octubre, presentándose delante de Juan Fernández el 15 de noviembre; pero fondearon al día siguiente”.

“Después de un arreglo, tomaron prisioneros; elementos de guerra y libertaron a los confinados políticos chilenos”⁴¹.

Al escribirse este volumen (año de 1983) y gracias al proceso de catalogación que se llevó a cabo en el Archivo del Museo Nacio-

nal de Historia, durante el cual se halló una numerosa documentación sobre el período de la Confederación Perú—Boliviana, puede el autor recurrir a rastrear, con más exactitud, este hecho histórico narrado tan brevemente por nuestro historiador naval, Manuel Vegas García. Respecto de él (la expedición naval a la isla Juan Fernández), escribió el acucioso historiador Franklin Pease García Yrigoyen al publicar tales documentos:

“Se relata claramente en estos informes el desarrollo de una campaña naval que culminó con la captura del presidio que el gobierno chileno mantenía en la isla de Juan Fernández (F.P.G.I.)”⁴².

Examinando las fuentes heurísticas documentales a que me he referido, puede establecerse fehacientemente lo que sigue:

Enarbolando su insignia en la corbeta *Socabaya*, el Comandante General de la Escuadra, D. Trinidad Morán, ordenó fondear a sus buques en el puerto de San Antonio (isla de Juan Fernández), en fecha 14 de noviembre de 1837. Una vez terminada la maniobra de fondeo y habiéndose izado el pabellón nacional, envió a tierra a su ayudante, Sargento Mayor D. Nicolás Freire, con una nota dirigida al Comandante de la Guarnición intimándolo a rendirse junto con los efectivos militares a sus órdenes. Mientras esperaba su respuesta, mandó que se arriaran todas las embarcaciones menores de sus buques, con sus tripulaciones listas para efectuar un desembarco en la isla.

La respuesta no se hizo esperar y fue la siguiente:

“Gobierno militar de la Ysla de Juan Fernández. Noviembre 14 de 1837.—He recibido la honorable comunicación de V.S. de esta fecha en que me intima la orden de poner á su disposición la guarnición de esta Ysla y todos los ciudadanos chilenos que se hallan confinados; y en su respuesta aviso á V.S. *que no me hallo dispuesto a verificarlo sin resistencia procediendo antes una capitulación honrosa* para que se hagan efectivas las garantías que se ofrecen a mi persona y a la tropa de mi mando. Con este motivo espero que V.S. tendrá á bien nombrar un representante suficientemente autorizado *a fin de que redacte dicha capitulación*, conforme lo demandan la situación que ocupan las fuerzas navales de la Escuadra de su mando, y, mi actual posición.— Dios guarde a V.S.— Andrés Campos (*).

A su vez, el General D. Trinidad Morán contestó al Gobernador Militar de la isla en los términos que se indican:

(*) Las palabras que se destacan en letra cursiva, constituyen intención del autor.

"Al Gobernador y Comandante militar de la Ysla de Juan Fernández.—En contestación á la apreciable nota de V. en que me dice estar dispuesto á poner á mi disposición la guarnición y demás que se halle á su cargo en esa Ysla he nombrado para que convenga con V. en la capitulación que debe estipularse a mi Ayudante el Sargento Mayor D. Nicolás Freire con quien V. podrá convenirse pues para ello está instruído y autorizado reservándome su aprobación.— Dios guarde a V.— Trinidad Morán.

Ambos documentos arriba transcritos se encuentran en el Archivo del Museo Nacional de Historia. También, las comunicaciones intercambiadas entre D. Trinidad Morán y D. Andrés Campos, acerca de la situación de tres personajes militares que quedaron en calidad de prisioneros a bordo de la Escuadra, desde que, por sus propias manifestaciones, dependían del Gobierno de Chile, no eran reos del Estado y se declararon seguidores del Presidente Prieto. Ellos no deseaban quedarse en la isla ni pasar al continente, en donde, para obtener el perdón del gobernante, lo conseguirían "á costa de delatar cuanto habían oído en sus reuniones a las diferentes que tuvieron siendo así que sólo a estos se les podría considerar como partidarios de la actual administración"⁴³.

Trinidad Morán, en su parte del 28 de noviembre de 1837 dirigido al Supremo Protector Santa Cruz, anotó otros datos de interés acerca de su exitosa expedición a la isla de Juan Fernández.— Su Presidio Político era infra-humano; las raciones diarias para los detenidos (durante la guerra civil chilena), se reducían a "charque, frijoles y un poco de harina sin cernir por todo alimento"; el Gobernador "quien tenía monopolizados todos los comestibles, y vendía al precio que quería, como lo hacía a la necesidad y sin competencia", sólo les permitía enviar cartas a sus familias, "pasando antes por las manos del Gobernador"⁴⁴.

En aquel mismo parte escribió: "La ventajas obtenidas han sido quedar en nuestro poder cincuenta y un individuos de tropa, dos oficiales de la guarnición y cincuenta y seis entre jefes, oficiales y varios ciudadanos que se hallaban en este presidio".

Más abajo añadía, refiriéndose al material bélico capturado: "También hemos tomado dos piezas de Artillería gruesa en el Castillo, que he hecho inutilizar, treinta y siete fusiles, dos cajas de guerra, todas las municiones y cuanto había en la Ysla perteneciente al Gobierno, lo que he aplicado al consumo y servicio de la Escuadra como igualmente un bote en buen estado"⁴⁵.

Luego —en los mismos documentos arriba citados— informó acerca de una ballenera tipo fragata, que arribó a Juan Fernández un par de días más tarde de ser tomada la isla. Este barco le sir-

vió a la postre, para cumplir con el artículo 2º de la capitulación que rezaba textualmente: "Todos los Señores que se hallan confinados en esta Ysla por el Gobierno de Chile quedan en completa libertad"⁴⁶. Treinta de ellos resolvieron permanecer en Juan Fernández; veinticuatro jefes y oficiales del Ejército de Chile, prefirieron embarcarse en nuestra Escuadra y en la ya indicada fragata ballenera; como prisioneros, se hicieron retener *motu proprio* el Capitán de Corbeta D. Juan Williams, así como los militares: Capitán D. Luciano Peña y Teniente D. Santiago Salamanca"⁴⁷.

OTRAS EXCURSIONES NAVALES PERUANAS

El Comandante General de la Escuadra peruana, D. Trinidad Morán, no se detuvo después del éxito obtenido en la isla Juan Fernández. Asesorado por los pocos y audaces marinos que obedecían sus órdenes, zarpó con su exigua y débil fuerza naval el 18 de noviembre de 1837 para arrumbar hacia Talcahuano, donde arribó el 23 y penetró en dicha bahía adelantándose con la *Socabaya*, lo que le permitió reconocer las baterías del puerto. Prudentemente, viró mar afuera y fondeó a relativa distancia de la *Confederación*, manteniendo sus buques fuera del alcance de los cañones enemigos. Arriando dos botes, con ocho soldados cada uno mandados por un oficial de marina, los comisionó para obtener noticias frescas de dos buques extranjeros fondeados en la rada. Durante su aproximación, las baterías chilenas rompieron fuegos, matando al Teniente 1º de Brigada de Marina, D. José María Loayza así como al Cabo 1º José de la Cruz. En pleno bombardeo, el Alférez de Navío D. Onofré Pareja así como el Teniente de Corbeta D. Antonio Valle Riestra (quien había acudido en una tercera embarcación, para auxiliar a las primeras si las atacaban de tierra), obtuvieron las noticias que buscaban. Así se supo acerca del estado del puerto, sus defensas y la inminente llegada desde Concepción del General Bulnes, con 300 infantes y tres piezas de batalla tiradas por bueyes⁴⁸.

En Talcahuano nuestra escuadra capturó a la goleta chilena *Feliz Inteligencia*. Desembarcó a los militares chilenos (que traía desde Juan Fernández), Coronel Porras y Capitán Cuevas, bajo la garantía del Subdelegado D. José Artigas. Una vez en tierra, éste último los traicionó, apresando a Porras, mientras Cuevas logró evadirse merced a la ayuda de unos relacionados que encontró.

Ese mismo día —y parlamentando con banderas blancas— se enviaron a tierra al Capitán, Piloto y Contramaestre del buque apresado, la goleta *Feliz Inteligencia*, en una embarcación. Como actuaba de intermediario el Subdelegado Artigas, Morán también

mandó una lancha armada en observación al mando del Alférez de Fragata D. Domingo Vieyra. La traición de Artigas se repitió: cien hombres de infantería chilena salieron de un escondite y abrieron fuego sobre ambas embarcaciones. Vieyra los cañoneó con metralleta y luego se retiró mar afuera. Tuvimos dos muertos y tres heridos⁴⁹.

Con referencia al parte enviado por nuestro Comandante General de la Escuadra al Protector Santa Cruz, por intermedio de su Secretario General y en 28 de noviembre de 1837, terminaba diciéndole lo siguiente: "...mas en este momento se presentaron al galope como doscientos Guasos montados que con ocho cañonazos del costado de la *Socabaya* salieron dispersos huyendo (sic) por las quebradas y los cerros"⁵⁰.

Una vez vueltos a bordo nuestros marinos, sus barcos zarparon al caer la tarde mar afuera para proceder a arrumbar, al día siguiente, hacia Valparaíso donde llegaron al puerto de San Antonio (situado en sus cercanías) el 28, en procura de reunirse con el bergantín *Fundador*. Este buque habíase destacado con anterioridad y dejado la flotilla, con la misión de voltejear cerca del primer puerto chileno a manera de solitario corsario. Durante dichas exploraciones de búsqueda logró capturar a la barca mercante *Fletes*. "El 31 (de octubre, presumiblemente) avistósele —escribió el historiador naval Vegas García— desde el vigía de Valparaíso dando caza a otro barco mercante que a toda vela se dirigía al puerto. Persiguiéndolo con audacia hasta venir a distancia de dos tiros de cañón de la batería de Playa Ancha como dice literalmente el "Mercurio" al comentar el suceso en su edición del 1º de Diciembre"⁵¹.

Sabemos también que, en el intervalo, la *Confederación* había recalado en Huasco y destruído la Aduana, así como que ésta, en unión de la *Socabaya*, lograron entrar en Copiapó.

"En Arica dispensáronse: *Confederación* salió para el Callao donde llegó el 29 —de diciembre, seguramente—. *Socabaya* y *Fundador* fueron a Islay donde desembarcó Morán para ir a La Paz a dar cuenta de su comisión a Santa Cruz quien expidió una proclama en alabanza de los marinos"⁵².

La parte principal de su texto rezaba así: "*habéiſ correspondido a mis esperanzas, fundando el crédito de nuestra escuadra naciente. Estoy satisfecho de vuestra conducta*"⁵³.

Sin embargo, un mes antes y obnubilado con el tratado de Paucarpata (17 de noviembre, 1837), que Chile denunció y jamás cumplió, un Decreto que emitió en La Paz (en 29 de noviembre) dispuso poner a la *Escuadra de la Confederación en estado de paz*⁵⁴.

1. MELO, ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Callao, 1980. T. I. p., 177. Reedición del original (1909), hecha por el Museo Naval del Perú.
2. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929, pp. 50-51.
3. MELO, ROSENDO... Op. cit. Lima, 1909. T. I. pp. 50-51.
4. BILBAO, MANUEL... *Historia de Salaverry*. Buenos Aires, 1867, p. 323. Ed. corregida y aumentada.
5. MELO, ROSENDO... Op. cit., p. 176.
6. Idem.
7. PEREYRA, CARLOS... *Breve Historia de América*. México D.F., 1958, p. 471. Talleres Unión Gráfica.
8. Idem.
9. DENEGRI LUNA, FELIX... *Historia Marítima del Perú* (co-autor). Lima, 1976. T. VI, vol. I., p. 477.
10. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 51.
11. DENEGRI LUNA, FELIX... Op. cit., p. 501.
12. BUENAÑO MURO, JAVIER... *Resumen Histórico de nuestra Marina de Guerra*. Callao, 1963, p. 39. Talleres Gráficos Imprenta de la Marina.
13. DENEGRI LUNA, FELIX... Op. cit., p. 478. Carta de Santa Cruz a Orbegoso, Arequipa 17 febrero de 1836.—Vide: MARIANO FELIPE PAZ SOLDAN... *Historia del Perú Independiente* (1835-1839). Pp. 54-59.
14. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN... *Obras Completas de Vicuña Mackenna*. Santiago. Universidad de Chile, 1937. T. III, p. 453.—Vide: FELIU CRUZ... *Epistolario de Diego Portales*. T. III, p. 504.
15. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 51.

16. REYNO GUTIERREZ, MANUEL... *Freire, Libertador de Chiloé*. Santiago (Chile), 1952. Pp. 218-20.
17. SOTOMAYOR VALDES, RAMON... *Historia de Chile, bajo el Gobierno del Jeneral D. Joaquín Prieto*. Santiago (Chile), 1900, T. II. Pp. 113-114.
18. URIBE ORREGO, LUIS... *Las Operaciones Navales durante la Guerra entre Chile y la Confederación Perú—Boliviana, 1836-37-38*. Santiago (Chile), 1836. N° 310, 12 de agosto, p. 4.
19. "EL ARAUCANO", diario. Santiago (Chile), 1836, N° 310, 12 de agosto, p. 4.
20. SOTOMAYOR VALDES, RAMON... Op. cit. T. II, p. 185.
21. DENEGRI LUNA, FELIX... Op. cit., p. 494.—Vide: "EL ECO DEL PROTECTORADO". Lima, 1836. N° 8, p. 4. Imprenta del Estado.
22. Ibídem. Op. cit., p. 495.—Vide: Oficio de Lavalle al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Valparaíso, 23 de septiembre, 1836. En "EL ARAUCANO" de la misma fecha: N° 316, p. 4.
23. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN... *Obras Completas de Vicuña Mackenna*. Santiago (Chile), 1937, T. IV. Pp. 331-340.
24. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 58.
25. BUENAÑO MURO, JAVIER... Op. cit., p. 40.
26. PEREYRA CARLOS... Op. cit., p. 472.
27. DENEGRI LUNA, FELIX... Op. cit., 453.—Vide: "EL REPUBLICANO", diario, Arequipa, 1835. N° 48, p. 1.
28. Ibídem. Arequipa, 1835. N° 37, p. 1.
29. PEASE GARCIA YRIGOYEN, FRANKLIN... *Documentos de Archivo* (Una expedición naval a la isla Juan Fernández). Lima, 1969.—Vide: revista "Historia y Cultura" N° 3, p. 97.
30. HURTADO LARRAIN, HOMERO... *Grandes Almirantes*. Valparaíso, 1935, p. 379. Imprenta de la Armada.
31. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 60
32. Ibídem., p. 62.
33. HURTADO LARRAIN, HOMERO... Op. cit., p. 384.
34. BUENAÑO MURO, JAVIER... Op. cit.; loc. cit.
35. VARGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 62.
36. HURTADO LARRAIN, HOMERO... Op. cit., p. 384.
37. ZULETA, CELSO... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920, p. 74.
38. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit.; loc. cit.
39. HURTADO LARRAIN, HOMERO... Op. cit; loc. cit.
40. PEASE G. Y., FRANKLIN... Op. cit., p. 96.
41. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. Pp. 62-63.
42. PEASE G. Y., FRANKLIN... Op. cit., p. 95.
43. Ibídem. Pp. 100-101.
44. Ibídem. P. 102.
45. Ibídem. P. 101.
46. Ibídem. P. 106.
47. Ibídem. Pp. 108-110.

48. *Ibíd.* Pp. 102-103.
49. *Ibíd.* Loc. cit.—Parte del General Morán al Supremo Proector Santa Cruz, en 28 noviembre de 1837.
50. *Ibíd.*, p. 104.
51. VEGAS GARCIA, MANUEL... Loc. cit.
52. *IDEM.*
53. "PROCLAMA".—Vide: "El Iris de La Paz", diario. La Paz, 31 diciembre, 183. T. V., N° 31, p. 1.
- 54 *Ibíd.*, p. 2.

Capítulo IX

El Gobierno de Chile anula el tratado de Paucarpata. Combate naval de Islay. La expedición chilena de Bulnes. Fase bélica de los bloqueos navales. La Confederación alista tardíamente campañas de corso en la mar. El combate naval de Casma.

CHILE ANULA EL TRATADO DE PAUCARPATA: EXPEDICION DE SIMPSON

El Gobierno de Chile, habiendo logrado ya desde el 21 de agosto de 1836 comenzar a disminuir nuestra escuadra y aumentar la suya con la artera sorpresa del Callao, no titubeó en rechazar el tratado del 17 de noviembre de 1837 impuesto por Santa Cruz a Blanco Encalada, una de cuyas cláusulas obligaba a Chile a devolver al Perú los buques que le había capturado por sorpresa y en forma alevosa.

En efecto, a los pocos días de la exitosa incursión naval peruana a la isla Juan Fernández, que terminó con la captura del Presidio y la capitulación de su Gobierno Militar, D. Andrés Campos, ante el Comandante General de la Escuadra, General D. Trinidad Morán, el Gobierno de Chile promulgó —en 24 de diciembre de 1837— el decreto mediante el cual declaraba nulo unilateralmente el tratado de Paucarpata. Casi simultáneamente procedió a alistar y enviar hasta nuestras aguas una nueva expedición naval.

Así fue como al comenzar el mes de enero de 1838 zarparon de Valparaíso cinco buques de guerra bajo el mando superior del Capitán de Fragata D. Roberto Simpson, quien fuera de comandar el bergantín *Aguiles*, izaba su insignia de jefe del grupo de tarea indicado en el antedicho barco.

Los buques que integraban la mencionada fuerza eran —además del ya citado— los siguientes: goleta *Libertad*, con el comandante Bynon; la fragata *Monteagudo*, al mando de Martínez; corbeta

Valparaíso, con el comandante Díaz; y, finalmente, el bergantín *Arequipeño* que navegaba a las órdenes del comandante B. Martínez (*).

“Con el fin de lograr una traicionera sorpresa sobre las naves peruanas —apuntó Buenaño Muro— Simpson entrega su notificación de que continúa el estado de guerra en el puerto de Arica”¹.

Es conveniente añadir que el documento —principal justificante para reanudar las hostilidades, a juicio del gobierno chileno y portado por Simpson— era “un oficio dirigido al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú notificándole la desaprobación del Tratado de Paucarpata”².

Un segundo documento —dirigido al Capitán de Puerto de Arica— que recibió dicha autoridad naval el mismo 10 de enero en que el grupo de tarea chileno arribó al puerto, le aseguraba que en el sobre cerrado que debía remitir a Lima, se hallaba la ratificación del tratado de Paucarpata, cuando en verdad era todo lo contrario.

Este maquiavélico ardid, que no merecía otro calificativo sino el de ruin engaño, fue descubierto por mera casualidad. El Capitán de Puerto ya estaba prevenido, así como el comandante Zaldívar que mandaba el bergantín *Junín*. Días antes del arribo de la fuerza naval chilena, encontrábase el citado buque alistándose para desempeñar una comisión del General Trinidad Morán en Cobija, cuando el 3 de enero fondeó en Arica y cercana al *Junín* (próximo ya a zarpar) la fragata norteamericana *Borklet* que venía desde *Valparaíso*. Durante las visitas de cámara protocolares, el comandante Zaldívar fue informado —con absoluta seguridad— que el gobierno chileno había desaprobado el tratado de Paucarpata. De inmediato el marino peruano se presentó al prefecto, y luego de exponerle la situación, obtuvo de dicha autoridad el permiso correspondiente para suspender la comisión que se preparaba a cumplir y viajar a Islay, para reforzar las naves que allí se encontraban bajo las órdenes del Contralmirante D. Juan José Panizo. Habiendo llegado al mencionado puerto el día 8 de enero de 1838, se presentó ante dicho jefe naval y cumplió con enterarle acerca de la información tan importante que había obtenido mientras se encontraba en Arica.

Panizo, comprendiendo perfectamente la gravedad de la situación y el artero proceder del comandante chileno D. Roberto Simpson quien cumplía disposiciones superiores, dio las órdenes para que sus buques se dispusieran a dar la vela, situando al bergantín *Fundador* a barlovento de la bahía³.

(*) Tanto la *Monteagudo* como el *Arequipeño*, tenían jefes del mismo apellido: P. y B. Martínez respectivamente.

COMBATE NAVAL DE ISLAY

La acertada orden del contralmirante Panizo, disponiendo que el bergantín *Fundador* se situara en descubierta teniendo el viento a su favor, resultó muy adecuada para el desenvolvimiento posterior del combate. Es preciso tener en consideración que —como se ha visto en páginas precedentes— este buque había acusado diversas entradas de agua en su casco y sometido a varias reparaciones por tal causa; siendo pues un barco pesado para la maniobra a vela, fue muy conveniente que Panizo lo ubicara a barlovento para ayudarlo en todo lo posible.

También el bergantín *Junín* (en las pruebas previas antes de la expedición a la isla Juan Fernández), al disparar había destrozado las cureñas de sus carronadas, por lo que hubo que cambiarle el calibre de las últimas de 16 a 9 libras y montarle sólo cuatro piezas de este tipo. Tales problemas no los tenía la *Socabaya*. Esta corbeta era marinera y se hallaba convenientemente artillada. La flotilla peruana de Panizo contaba pues con los tres barcos arriba mencionados únicamente, disponiendo de un total de 50 bocas de fuego.

En cambio la flotilla chilena de Simpson poseía 76 cañones en su conjunto, distribuidos en el *Aguiles*, *Libertad*, *Valparaíso*, *Monteagudo* y *Arequipeño* (tres de ellos habían sido peruanos), estando todos esos buques muy bien arranchados en son de mar y pertrechados para la guerra, desde que habían zarpado con la intención de reanudar las hostilidades contra la Confederación a raíz de que su gobierno denunció el tratado de Paucarpata. Buscaban tomar por sorpresa a los buques peruanos pues, como ya se ha dicho, estaban seguros que el documento enviado al Ministerio de Relaciones Exteriores en Lima tardaría mucho tiempo en llegarle, como era lo corriente, mientras que el Capitán de Puerto de Arica se mantendría en el convencimiento que el tratado de Paucarpata había sido ratificado según la comunicación escrita que se le había entregado y que era del todo falsa.

Ignoraban de plano las informaciones que había obtenido el Comandante Zaldívar del *Fundador*, al entrevistarse con los marinos yanquis de la fragata *Borklet* y verificar la treta que pretendían jugarnos los barcos chilenos; también, el zarpe del bergantín hacia Islay, así como la reacción de Panizo cuando se enteró de la traicionera sorpresa que se avecinaba.

El contralmirante Panizo —en su parte oficial— informó que a las 6 de la mañana del día 11 los vigías de tierra avistaron un convoy que venía del sur. En la certeza de que aquellos cinco barcos eran chilenos, aquel jefe peruano ordenó al *Junín* y a la *Socabaya* hacerse a la mar y que el bergantín gobernara hacia el 4º

cuadrante (entre los 270° y los 360°) para aumentar distancias entre dicha nave y el grueso enemigo que venía de la misma vuelta. Mientras tanto la *Socabaya* esperaba al *Fundador* que, habiendo reconocido también a los buques contrarios, aprovechando el barlovento arrumbó para reunirse con la *Socabaya* que lo esperaba fuera del puerto y libre de puntas o posibles bajos. Luego de que la aproximación culminara, forzando velas se reunirían con el *Junín*, pero, debido a las recortadas condiciones marineras del *Fundador*, demoróse la hábil maniobra de Panizo, obligó a la *Socabaya* a cortar velas porque el *Junín* también se retrasaba, y, finalmente, al disminuir la distancia los barcos chilenos emprendieron la caza variando el rumbo trazado originalmente hacia Islay.

“Habiendo advertido por sus maniobras —informaba Panizo en su parte oficial— cuáles eran sus intenciones, me puse a gobernar al W 1/4 NW con ambos bergantines. El *Junín*, que por su poco andar se atrasaba, me obligó a cortar de vela y los enemigos aprovechándose nos iban dando caza, lo que me determinó luego que llegó la noche a gobernar al S.S.W. y después al Sur para evitar el ataque estando el enemigo a barlovento”⁴.

Sin embargo, al sobrepasar la noche se estableció el contacto cuando la goleta *Libertad* alcanzó a situarse por la aleta de la *Socabaya* y rompió el fuego sobre ella (a babor de su popa). Sólo se le respondió con un cañonazo, pues Panizo hábilmente le ganó el barlovento junto con el *Fundador*, no pudiendo hacer lo mismo el *Junín* por su lentitud de maniobra, por lo que quedó prácticamente cercado por el enemigo. Para que intentara evadir su difícil situación, Panizo ejecutó una maniobra temeraria e inesperada por los buques de Simpson: aproximadamente a las 5 de la madrugada, viró de vuelta encontrada (rumbos diametralmente opuestos) con la *Socabaya* y el *Fundador* contra la flotilla chilena, obligándola a un mutuo cañoneo que duró tres horas, hasta las 8 de la mañana, logrando ganarles el barlovento con bordadas cortas que dejaron la iniciativa a los más débiles. A esa hora, el *Junín* ya no se veía; fue salvado.

En resguardo de la verdad histórica, tanto el contralmirante Panizo como el comandante Simpson hicieron gala de sus conocimientos estratégicos y tácticos como hombres de mar durante el transcurso del combate de Islay. Resultó aquella acción naval una lucha mantenida para no dejarse tomar el barlovento (lado por donde sopla el viento) con el fin de hallarse en capacidad de maniobrar con velocidad y eficiencia, ya para disparar sobre el enemigo ya para tratar de evadirlo con toda oportunidad, según conviniera y teniendo en cuenta tanto las posibilidades del contrario cuanto las propias.

El autor —quien ha tenido a la vista los partes oficiales sobre aquel combate— se halla en la situación de sintetizarlo como acaba de afirmar.

Panizo, en su parte del 19 de enero de 1838 —dirigido al Sr. Comandante General de Marina y de la Escuadra de la Confederación, General D. Trinidad Morán— suministró algunos detalles adicionales. Expresó que al producirse el primer contacto con la *Libertad*, los disparos de este buque se efectuaron a las 2 de la mañana y “pasaron inmediatos” (día 12 de enero), respondiendo la *Socabaya* mediante un solo cañonazo. Que el enemigo, gracias al resplandor de la Luna, llegó a arrumbar hacia dicho barco y el *Fundador*. Que el combate empezó realmente a las 5.30 de la madrugada (luego que desde las 3 hrs. a.m., los buques peruanos habían ganado el barlovento acortando velas). Que mientras los nuestros procuraron estrechar distancias para batir a los contrarios con metralla, éstos procuraron mantenerse “a medio tiro de bala”. Que habiendo durado el combate hasta las 8 de la mañana, separáronse ambas fuerzas mientras realizaban las maniobras aconsejables. Panizo dejó al enemigo por la aleta de sotavento a las 13.30 hrs. p.m., mas la ventolina que se levantó a las 18.30 hrs. p.m., le obligó a navegar hacia el Suroeste para recuperar el barlovento. Arrumbando en esa dirección, cayó la noche y los separó.

Este momento resultó decisivo sin lugar a dudas. Simpson, convencido que las unidades peruanas se dirigirían al Callao, cambió el rumbo hacia las proximidades de dicho puerto mientras que Panizo —con la *Socabaya* y el *Fundador*— lo hacían en sentido contrario. Al aclarar el día, los barcos peruanos invirtieron su ruta poniendo proa hacia el E.N.E. con rumbo al Callao, su destino⁵.

A tenor de lo informado en los partes oficiales se sabe que el bergantín *Junín*, luego de lograr evadirse del inminente ataque directo de los buques chilenos gracias a la inesperada maniobra de Panizo con la *Socabaya* y el *Fundador*, arrumbó abiertamente hacia el Callao (sin recibir señales que así se lo indicaran, pero conociendo de antemano su destino). Arribó al citado puerto el 17 de enero de 1838, a las 7.30 hrs. de la mañana.

De otro lado, en el parte de Zaldívar como comandante del *Fundador* (elevado el 16 de enero de 1838), éste hizo notar que la goleta chilena *Libertad*, fuera de tener su estay del velacho cortado, parecía haber sufrido otras averías: su rápido andar se tornó más lento sin que pudieran precisarse las causas. A su vez Panizo informó la ausencia de bajas y heridos; la *Socabaya* (nave Insignia) sólo sufrió la rotura del 2º obenque de su palo mesana, de la vela respectiva, “y un pedazo de regala de nuestros botes⁶”.

Nuevas Excursiones.—“Durante el curso de los próximos meses hubo otras excursiones a lo largo de la costa peruana, todas

ellas organizadas en Chile, formando parte de ellas jefes, oficiales y tropa peruana que luchaban contra la Confederación por considerar a Santa Cruz como un extranjero y no estar de acuerdo con su política o por razones de índole personal. Estas eran de menor importancia y la suerte favorecía a uno u otro bando sin ningún resultado decisivo”⁷.

Tampoco, como se ha visto durante la breve narración histórica referida al Combate de Islay, dicha acción naval tuvo una proyección decisoria. Al respecto, y para contribuir a una más clara interpretación de algunas siglas empleadas en los partes oficiales, el autor las explica en nota al calce (*).

Finalmente, cabe citar la autorizada opinión del historiador naval Vegas García acerca de Islay: “Aunque ese combate no fue decisivo, será siempre memorable en los anales de la Marina peruana pues los tres buques que la representaron en aguas de Islay, desplegaron tal unidad de acción que parece como si sus comandantes, por la rapidez y oportunidad de sus maniobras, se hubiesen adivinado las respectivas intenciones porque se hicieron muy pocas señales. Los partes de los comandantes Juan José Panizo, Domingo Valle Riestra y Miguel Zaldívar, que tenemos a la vista mientras escribimos sobre el combate, testifican singularmente esa unidad de acción”⁸.

Para terminar, el autor se permite añadir que habiendo permanecido el contralmirante Panizo en aguas próximas a Islay —con la corbeta *Socabaya* y el bergantín *Fundador*— en procura de reencontrarse con las naves chilenas (pues ignoraba que éstas habían arrumbado hacia el Callao, buscando a su vez a los barcos peruanos), recién arribó a nuestro primer puerto con sus dos buques el día 13 de febrero de 1838, a las 2 hrs. p.m., y no el 2 de dicho mes como apuntó Vegas García. Este dato se ha podido verificar, con absoluta certidumbre, en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú luego de haberse efectuado su catalogación técnica⁹.

En el intervalo, la flotilla chilena de Simpson sería avistada a la altura del “boquerón” de San Lorenzo el 17 de enero, para fondear cerca del cabezo de dicha isla dos días después. También se había enviado con rumbo a Arica a nuestra corbeta *Confederación* al mando del capitán de Fragata Jorge French, quien fue puesto a órdenes del general boliviano don José Ballivián. Enterados los

(*) La “Rosa Náutica” —registrada tanto en los compases como en las cartas de navegación usados a bordo— dentro de sus 360 grados de periferia, posee 4 “cuadrantes” de 90 grados cada uno, referidos a los respectivos puntos cardinales. Es casi universal la práctica de designar al “Oeste” con la letra “W” (por “West”, en inglés). De allí la antigua práctica, de gobernar al W 1/4 NW, por ejemplo.

marinos chilenos —por boca de un pescador— de aquel zarpe, Simpson destacó de inmediato a la corbeta *Libertad* que le dio alcance e intimó a la rendición. Lejos de aceptarla, French inició un breve cañoneo que luego tuvo que detenerse. El General Ballivián fue quien —confiando en el tratado de Paucarpata y por viajar con su esposa encinta abordo— dióle la orden de rendirse, desde que también ignoraba el proceder chileno, al haber denunciado unilateralmente el ya mencionado convenio internacional que había firmado Blanco Encalada, cuando fue cercado su ejército por Santa Cruz y hubo de rendirse sin disparar un solo tiro para reembarcarse en Quilca.

Así fue como perdimos otro buque: la *Confederación*.

LA EXPEDICION DE BULNES

La reanudación de hostilidades y la consiguiente confirmación de que Chile había denunciado y anulado el tratado de Paucarpata, llegó pues al Callao en forma violenta y se materializó mediante la captura de la *Confederación*. Luego Simpson arrumbó a Valparaíso con sus buques, buscando a Panizo y creyendo que los peruanos se habían ido a las costas de Chile.

Mientras tanto, sintiéndose Chile dueño del poder naval y capaz de ejercer el dominio del mar en el océano Pacífico, luego de arribar la flotilla de Simpson, reemprendió la tarea de alistar —en el más amplio sentido— una nueva expedición “restauradora” con el fin de abatir, de una vez por todas, el peligro que para su hegemonía representaba la Confederación Perú-Boliviana.

Reorganizando las tropas chilenas que acompañaron a Blanco Encalada y agregándole nuevos cuerpos de ejército, el gobierno chileno puso en pie de guerra una poderosísima fuerza de desembarco constituida por 5,400 hombres que obedecían las órdenes del General D. Manuel Bulnes. Entre sus más altos jefes figuraban más o menos 60 peruanos, que incluían a los generales Gamarra, Gutiérrez de la Fuente y el propio D. Ramón Castilla Marquesado.

La flota de transportes en la cual se embarcarían constaba de un total de 26 buques, los cuales navegarían protegidos por una escolta naval integrada por la fragata *Monteagudo*, el *Valparaíso* y la *Janequeo*, fuertemente artillados y acarreando gran cantidad de municiones y pertrechos de todo tipo.

La expedición aquella zarpó de Valparaíso el 16 de junio de 1838 y arrumbó hacia aguas peruanas de inmediato. El 5 de agosto alcanzó la altura de las islas Hormigas, en las cercanías de Ancón, procediendo a fondear con todos sus buques. Por noticias recibidas de tierra, había que esperar el desarrollo de los aconteci-

mientos en territorio peruano, pues el General Orbegoso estaba sublevado contra la autoridad del Mariscal Santa Cruz, y luego de ocupar con sus tropas Lima y Callao, se declaró Presidente del Estado Nor-Peruano. Este caudillo insurgente, también le hizo llegar al General D. Manuel Bulnes el aviso y la recomendación para que no desembarcara tropas "restauradoras" por no ser ya necesario hacerlo.

Sin embargo, el general chileno hizo caso omiso a dicho pedido y procedió a efectuar el desembarco de su ejército en Ancón.

"Ante esta actitud, Orbegoso se preparó a resistirle con su reducido ejército de 2,700 hombres. Fue vencido en la acción de la "Portada de Guía" o "Piñonate", al N. de Lima y se refugió en la plaza del Callao con los dispersos; mientras los chilenos entraban en Lima, y a la sombra de éstos se proclamaba el gobierno de Gamarra que, con otros jefes peruanos —entre ellos Castilla— acompañaban y dirigían el ejército de Bulnes"¹⁰.

Conveniente resultaría hacer una aclaración oportuna, con el fin de interpretar a cabalidad este controvertido momento histórico: habiéndose efectuado el desembarco de las tropas "restauradoras" el 7 de agosto de 1838 en Ancón, el jefe de la expedición, General D. Manuel Bulnes, nombró a D. Agustín Gamarra el 15 del citado mes en calidad de Comandante General de la División de Reserva de su ejército. En condición de tal fue que participó Gamarra el día 21 en la batalla de la "Portada de Guía" o "Piñonate" contra las fuerzas de Orbegoso, para, una vez terminada la acción de armas ya indicada, entrar a la capital a las ocho y media de la noche.

Tres días más tarde —el 24 de agosto de 1838 y durante una reunión del pueblo limeño— encabezada por don Manuel Menéndez, Gamarra fue proclamado Presidente de la República (en el extinguido y casi olvidado Ayuntamiento capitalino, y en calidad de gobernante provisorio). Así fue como, el después Mariscal D. Agustín Gamarra, reinició su segundo mandato en nuestra patria. Los periodos en que lo ejerció abarcaron los siguientes lapsos: 1829-1833; 1838-1840; 1840-1841 en su totalidad¹¹.

LA FASE BELICA DE LOS BLOQUEOS NAVALES

Una breve visión histórica retrospectiva —de los acaecimientos navales más cercanos al periodo que se examina— ayudarán, sin duda, a interpretar este lapso de declaraciones mutuas de bloqueos, tanto "confederativos" cuanto "restauradores":

La captura de la *Confederación*, por la corbeta *Libertad* al mando de French, así como la estudiada demora en el envío de la nota oficial chilena denunciando y anulando el tratado de Pau-

carpata, irritaron profundamente al Protector Santa Cruz. Habiéndose añadido a lo anterior el apresamiento del general boliviano Ballivián, quien —aunque su esposa y familia desembarcaron en el Callao— fue conducido hasta Valparaíso en calidad de preso y bajo custodia militar (pese a lo cual logró fugar y asilarse en la fragata de guerra *Andrómeda*, nave francesa comandada por el capitán Villeneuve), resultaron acaecimientos que colmaron la ira de Santa Cruz y le impulsaron a emitir una declaración de bloqueo naval del puerto chileno de Valparaíso, que si bien fue cursada oficialmente, resultaba en sí un “asedio de papel” debido a la enorme desproporción existente entre las fuerzas navales de ambos lados. En su meollo, tal documento decía lo siguiente:

“Desde el 18 de agosto de este año estará efectivamente bloqueado el puerto de Valparaíso por suficientes fuerzas navales de la Confederación, para todas las banderas”¹².

Por descontado que el Presidente de Chile, General D. Joaquín Prieto, consciente del poder naval que dicho país poseía —gracias, sin duda, a la indolente política naval de Santa Cruz y a las arteras sorpresas ejecutadas por Victorino Garrido y planeadas por D. Diego Portales— dos meses después que Santa Cruz hiciera la antedicha declaración (emitida el 17 de febrero de 1838, en La Paz), a su vez decretó el 2 de abril lo siguiente:

“El puerto del Callao y los adyacentes de Chorrillos y Ancón deberán considerarse y serán efectivamente bloqueados por los buques de guerra chilenos, desde el 18 de abril presente”.

Días después corregía la anterior fecha dada para establecer el indicado bloqueo, para el día 26 del mismo mes y año, “en que se calculaba que estarían ahí las fuerzas navales que deberían hacer efectivo el bloqueo”¹³.

Así fue como, y con antelación a la llegada a la Expedición del General D. Manuel Bulnes, acerca de cuyo desempeño ya se ha ocupado el autor en líneas anteriores, zarpó el 17 de abril de 1838 de Valparaíso una flotilla de cinco naves a órdenes del Contralmirante D. Carlos García del Postigo, jefe éste perteneciente a la Marina de Guerra del Perú y partidario de la causa “restauradora”.

“Eran estas la *Libertad* mandada por el jefe de la escuadra D. Carlos García del Postigo; la *Valparaíso*, mandada por el comandante Manuel Díaz; el *Aguiles*, por el comandante Bynon; el *Arequipeño* por el comandante Henson, y la *Colocolo* por don Leoncio Señoret. El resto de la escuadra permaneció en Chile al mando de Simpson, apostándose para acompañar el convoy que debía

conducir al Ejército Restaurador"¹⁴. Arribaron al Callao el 2 de mayo de 1838. Su misión de bloquear Chorrillos, nuestro primer puerto y Ancón, fue en realidad bastante prudente y poco eficaz: moderada en suma, "...sin atreverse a impedir la entrada y salida libre de los buques mercantes de las potencias fuertes... se contentaron con detener goletas y buquecitos que llevaban el pabellón del Ecuador o Centro América"¹⁵. No fue un bloqueo "para todas las banderas".

El historiador naval peruano, Vegas García, apuntó refiriéndose al caso que se examina. Fueron sus palabras:

"En el establecimiento del bloqueo y para hacerlo efectivo encontraron los chilenos muchas dificultades de parte de los buques de guerra ingleses, franceses y yanquis que no permitían ni registro ni captura de los mercantes connacionales respectivos aunque proveían de víveres y datos a los chilenos"¹⁶.

También dos buques peruanos: las goletas *Yanacocha* y *Peruviana*, lograron burlar el bloqueo chileno durante el mes de mayo de 1838. La primera, al arribar a Cerro Azul procedente de Guayaquil donde había ido en comisión, recibió información sobre el bloqueo; sin embargo su comandante, el Alférez de Fragata Pedro Arteaga, zarpó luego hacia el Callao y después de capturar al bergantín mercante chileno *Catalina*, registrarlo y proveerse, arrumbó con decisión a su puerto de destino, entrando en él audazmente el 3 de mayo a las 11 de la mañana, sin que fuera interceptada por los bloqueadores. En lo que respecta a la segunda nave arriba citada, la *Peruviana*, durante el mismo mes salió del Callao sin ser notada, navegó hasta Quilca cumpliendo órdenes, para inmediatamente arrumbar a Guayaquil y arribar indemne.

Sin embargo, durante un ataque nocturno efectuado por el contralmirante D. Carlos García del Postigo con la corbeta *Libertad* y el bergantín *Arequipeña* —recuérdese que este marino peruano era enemigo de la Confederación y militaba en las filas "restauradoras"— se perdieron nuestros dos últimos buques de guerra.

"Sabido que la *Socabaya* y el *Fundador* estaban en desarme fueron abordadas por estos dos buques y la *Socabaya* fue capturada y sacada del puerto mientras la otra nave —el *Fundador*, por decisión propia de su dotación— fue hundida"¹⁷.

De otro lado, el bloqueo de Valparaíso decretado por Santa Cruz "para todas las banderas", resultó sólo una quimera, imposible de alcanzar teniendo en consideración la aplastante superioridad naval chilena. Su increíble descuido en no dar la debida importancia a una política naval atinada, oportuna e insoslayable, fue su defecto más reprochable y devino en la destrucción completa de la Confederación Peru-Boliviana por él creada. Si bien la historia

le reconoce dotes de talento como gobernante, así como tino y prudencia en el ejercicio del poder supremo, es pensamiento generalizado que aquel Mariscal —como militar nato— confió mucho en el ejército y descuidó el poder naval: fue su ruina.

EL TARDIO INTENTO DE SANTA CRUZ: ARMAR MERCANTES EN CORSO

El Protector Santa Cruz, quien a la sazón se encontraba en La Paz, al enterarse tanto de la desaprobación chilena del tratado de Paucarpata (ya denunciado unilateralmente en forma oficial por Chile), como de la ocupación de Lima por las tropas que desembarcó en Ancón el jefe de la Expedición Restauradora, General D. Manuel Bulnes, las mismas que derrotaron al General Orbegoso en la batalla de la "Portada de Guía", emprendió a marcha forzada su regreso hacia nuestra capital para recapturarla.

Desconociendo aquella actitud, los efectivos "restauradores" dejaron a su vez Lima el 8 de noviembre de 1838, para internarse en el Perú en búsqueda de Santa Cruz y tratar de entablar con él y su ejército una acción definitiva. Ambas fuerzas se cruzaron sin verse ni establecer contacto, por lo que el Mariscal Santa Cruz entró en Lima el día 10 de noviembre entre aclamaciones populares, procediendo a realistar sus tropas para continuar su campaña, esta vez en persecución del enemigo y con dirección al Departamento de Ancash para donde salió el 24 de noviembre. Antes ocupó el Callao.

Desde hacía un año y medio aproximadamente, Santa Cruz había enmendado o trataba de enmendar rumbos para variar, muy tardíamente por cierto, su errada e indolente política naval, ya gestionando la compra de buques de guerra en Europa, ya procurando que se armaran naves corsarias en Guayaquil, como puerto más cercano al posible intento enemigo para desembarcar tropas, el mismo que tendría por objetivo el Callao o alrededores.

Al respecto, el historiador peruano Denegri Luna apuntó lo siguiente. Son sus palabras: "Esperar la llegada de dos buques de guerra de Europa a las costas peruanas requería mucho tiempo. Basándose en el decreto del 16 de junio de 1837, que autorizaba el corso, el Protector se empeñó con un grupo de franceses, que encabezaba el antiguo farmacéutico Félix Remy, ayudado por sus compatriotas Laurent, Nussard y otros, en armar en poco tiempo dos buques dotados de oficiales franceses, tropa peruana, marinearía de diverso origen, con armas y cañones suministrados por la Confederación"¹⁸.

En el Archivo Diplomático Peruano, el autor también ha encontrado otra referencia alusiva al mismo asunto. Se trata del ofi-

cio que el Cónsul General de la Confederación en el Ecuador, señor J. P. Roldán, dirigió a nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, D. Benito Lazo, desde Quito y a 25 de diciembre de 1838, con referencia explícita al mismo asunto. Se extracta el tenor principal de su texto. Decía así:

“Señor:

“Acabo de recibir la importante nota de V.S.Y. fechada en Lima a 4 del mes ppdo. en la q. se digna informarme q. el Jral. en Jefe del ejército invasor de Chile parece q. se proponía arruinar al país evitando toda ocasion (sic) de pelear y debilitar el de la Confederación en contramarchar a favor (sic) de *su movilidad marítima*. Con el fin pues de quitar al enemigo esta ventaja me previene V.S.Y. *de orden de S.E. el Supremo Protector* que ponga en mi parte cuantas diligencias esten de mi parte *pa. armar en Guayaquil uno o dos corsarios* sobre las bases q. se me prescriben; y me es muy sensible participar a V.S.Y. la imposibilidad en que me encuentro de no poder dar al momento ecsacto (sic) cumplimto. a la susodicha orden por hallarme en esta capital. Tan luego como llegue el Sor. Dor. Manuel Lorenzo Vidaurre Ministro Plenipotenciario cerca de este Gobierno, trataré de marchar a Guayaquil, de donde daré cuenta a V.S.Y. de las diligencias q. practique y cuanto pueda hacer en obedecimto. de la orden suprema citada. . .”

J.P. ROLDAN¹⁹.

EL CORSO DURANTE LA CONFEDERACION: BUSQUEDAS Y CONTACTOS

Hallándose vigente el decreto del gobierno que favorecía el corso, pronto surgieron diversos marinos, armadores y hasta comerciantes, que se arriesgaron a integrarse en sociedad. Como profesional y experto en maniobras, navegación y mando de hombres, surgió el capitán Jean Blanchet, de nacionalidad francesa. Entre las personas que aportaron capitales para costear los gastos que suponía el alistamiento de buques —en el sentido náutico propiamente dicho— estuvieron, como ya se apuntó, los franceses Remy, Nussard y Laurent, así como también el irlandés O'Brien, el norteamericano Eldredge y el argentino Bedoya. Revoredo representó a los peruanos.

El historiador Vargas Ugarte, citó en su Historia General del Perú, una serie de recompensas que se ofrecieron “para excitar el entusiasmo de los tripulantes, se ofreció pagar 1.200 pesos por cada

cañón apresado; mil pesos, por cada 100 toneladas de registro y 17 pesos por cada prisionero"²⁰.

El General D. Manuel Bulnes, al enterarse que la Confederación había logrado armar de primera intención la fragata *Edmond*, así como las goletas *Shamrock* y *Perú*, envió al sur al vicealmirante galés D. Santiago Jorge Bynon a bordo del bergantín *Aquiles*, para reforzar a las goletas *Colocolo* y *Janequeo*, únicos barcos chilenos que sosteniendo el bloqueo merodeaban por dichas aguas.

Mientras tanto Jean Blanchet —merced a las ayudas que se le dieron y a su indeclinable tesón— había logrado embarcar en las tres naves de que disponía, una guarnición de 120 soldados de la Infantería de Marina. El historiador Vegas García apuntó algunos detalles más que resultan de interés:

"Con actividad digna de haberse desplegado siquiera un año antes, se recorrieron los buques y del Arsenal se sacaron 41 cañones, dos mil proyectiles de cañón, nueve mil de fusil y pistola, doscientas armas blancas para abordaje, cien pares de pistolas y cien fusiles, que se repartieron convenientemente entre los buques".

"La artillería de estos quedó distribuida así:

Fragata *Edmond* (4 cañones largos de 24 - 1 de 18 - 12 de 12 y 8 colizas de 8).

Goleta *Shamrock* (4 cañones de 12 - 6 colizas de 8).

Goleta *Perú* (6 colizas de a 8) (*).

En cuanto estuvieron listos esos buques, Blanchet esperó la primera ocasión favorable para atacar a la escuadra de Bynon que, compuesta del *Aquiles*, *Colocolo* y *Janequeo* bloqueaban el Callao"²¹.

Específicamente estos últimos buques debieron estar retornando al Callao (procedentes del sur), una vez que el *Aquiles* efectuó el rendez vous con ellos y, por órdenes de Bynon, navegaron en conserva para reanudar el bloqueo sobre nuestro primer puerto.

La ocasión favorable que esperaba pacientemente Blanchet se hizo un hecho el 24 de noviembre de 1838. Al ser avistados los buques chilenos al oeste de la isla San Lorenzo, Blanchet zarpó con sus tres barcos en pleno día, navegando a toda vela para interceptar el rumbo general que traían y batirlos. Esta maniobra de los confederados, hizo que Bynon y sus naves enmendaran su dirección inicial para abrir su ruta y evitar el encuentro. La implacable persecución de los corsarios peruanos dio sus frutos poco tiempo después, entablándose un feñido combate en las afueras de San Lorenzo mediante un fuerte cañoneo que duró dos horas.

Los buques chilenos fueron rechazados; Bynon con ellos se retiró hacia Barranca y Blanchet arrumbó regresando al Callao.

(*) Los calibres, en libras de peso; "colizas": cañones pequeños.

Al arribar Bynon a Supe, su flotilla se unió a las fuerzas navales de Simpson y García del Postigo que conformaban el verdadero grueso de la escuadra chilena.

Mientras tanto, dos días más tarde del encuentro naval occu- Bynon y Blanchet, este último, habiendo vuelto a marinar rápidamente frente al cabezo de la isla San Lorenzo entre los buques de mente sus barcos, procedió a zarpar con la *Edmond* y la *Shamrock* hacia el norte, en búsqueda de las naves con que había combatido y para barajar las costas del Perú hacia aguas septentrionales. Por su lado, temeroso Simpson de que los corsarios de Blanchet hubiesen hecho exactamente lo contrario, para navegar hacia Chile y hostilizar las costas enemigas, ordenó a Bynon que retornase al Callao con el *Aquiles*, *Colocolo* y *Janequeo*, para buscar a la *Valparaíso* y proseguir al sur con el fin de resguardar su propio litoral.

Casi simultáneamente, Simpson y García del Postigo se hicieron a la mar arrumbando al norte y dejar en el puerto de Supe al *Arequipeño*, bergantín que puso a las órdenes del general peruano Vidal (Santa Cruz lo había declarado barco enemigo), para luego proseguir sus singladuras y búsqueda de buenas presas o buques contrarios. Así se dispersó la escuadra "restauradora", sin que Blanchet pudiera haber aprovechado dicha situación por falta de noticias.

En cambio Bynon tuvo más suerte, luego que arribó al Callao y haber logrado unirse con la *Valparaíso*. "Al llegar a este puerto —apuntó el historiador Vargas Ugarte— supo que los corsarios habían salido para el norte y en un consejo de guerra con sus oficiales, trató de lo que había de hacerse, o continuar el bloqueo o ir en pos del enemigo, determinaron esto último y el 3 de diciembre levantaron anclas y se dieron a la vela; el 6 casi a la vista de Santa, se pudo ver entre las brumas a tres embarcaciones sobre las que hacían fuego los buques chilenos"²².

"Blanchet, en su ruta al norte, recaló en Huacho, donde pensaba encontrar al *Arequipeño*, no lo hallaron aquí pero el 30 de diciembre lo descubrieron en Supe. Para evitar el fuego de su poderosa artillería Blanchet resolvió tomarlo al abordaje y forzó velas mientras el *Arequipeño* largó sus cadenas con la idea de vararse, pero Blanchet se interpuso entre él y la orilla, arrió bandera y se rindió. La tripulación la componían 51 hombres, el capitán Gorrochano se salvó a nado con 8 marineros"²³.

Merced a esta valiosa captura, así como a los contratos que había celebrado —muy tardíamente por cierto— el gobierno del Protector, D. Andrés Santa Cruz, la Confederación Perú-Boliviana elevó el número de buques de su tan disminuida escuadra a cinco: la fragata *Edmond*, las goletas *Shamrock* y *Perú*, la corbeta *Mejicana* (arrendada a su dueño y capitán, el marino yanqui John El-

dredge) y el bergantín *Arequipeño* (buque originalmente peruano, acabado de recapturar).

"Con esta buena presa —escribió Vargas Ugarte— siguieron al norte, y, en Samanco, al tomar la vuelta de afuera, apresaron a la fragata *Saldívar* de 450 toneladas, después al bergantín *San Antonio*, de 250, que tuvieron que incendiar por no poder tripularlo. La tripulación de ambos buques, compuesta de 26 hombres quedó prisionera. Días más tarde, a la altura de Santa, se dieron con Simpson y también con los navíos Byron (sic; Bynon), es decir con 4 fragatas, un bergantín y dos goletas y, ante fuerzas superiores, hallándose en mar abierta, viraron hacia el Callao, esperando dar caza a la *Libertad*, que sabían había pasado al sur"²⁴.

La persecución de los buques chilenos se inició a eso de las cinco de la tarde. Como el andar de los barcos confederados era disímil, siendo la más ligera la fragata *Edmond*, ésta tuvo varias veces que ponerse en facha para que los demás retomaran sus posiciones de estación en la mar. Tal dificultad originó que los barcos enemigos pudiesen acortar distancias, pero sin lograr poner a los nuestros dentro del alcance de su artillería.

"En la noche perdiéronse de vista los contendores, volviendo los chilenos a Santa y los nuestros, escasos de víveres después de un crucero de veinte días, entraron al Callao a las 10 de la noche del 15 de diciembre"²⁵.

Todo esto sucedía al finalizar el año de 1838.

COMBATE NAVAL DE CASMA

Hallándose el grueso de la fuerza naval chilena en Santa y necesitándose acopiar leña para el consumo de sus buques, el contralmirante peruano D. Carlos García del Postigo (Oficial General de mayor rango en la flota "restauradora"), comisionó al comandante D. Roberto Simpson para viajar hasta Casma con tal objeto.

Dando escolta a la barca transporte *Isabel* a cuyo bordo se depositaría la leña mencionada, en los primeros días de enero de 1839 se hizo a la mar Simpson al mando de aquel convoy protegido por las corbetas *Confederación*, *Santa Cruz* y *Valparaíso* con rumbo a Casma.

Una vez llegado al puerto aquel grupo de tarea y luego de fondear sus buques en dicho tenedero, Simpson ordenó el desembarco de la gente necesaria para realizar las faenas de leña o su acopio por otros medios, disponiendo también, que se apostasen vigías en el cerro Calvario —que dominaba el sur del abra— con el fin de que se turnaran para vigilar el horizonte y avisaran el avistamiento de cualquier peligró; especialmente si éste provenía del mar.

Así fue como el 12 de enero de 1839 y siendo aproximadamente las 3 de la tarde, aquellos vigías dieron la alarma: habían divisado

velas provenientes del sur, las mismas que barajaban la costa con rumbo opuesto aprovechando el barlovento imperante.

De inmediato el comandante Simpson hizo levar anclas a sus barcos para que tomaran posiciones apropiadas dentro de la caleta. Merced al viento reinante pudieron hacerlo con relativa facilidad, adoptando una formación táctica adecuada para el caso. El buque insignia, que era la rápida corbeta *Confederación* a cuyo bordo iba Simpson, se situó en el vértice más adelantado de un triángulo; hacía el lado Este de ella y conformando la base geométrica del conjunto, las otras dos corbetas: *Valparaiso* y *Santa Cruz*; como matalote de popa la barca *Isabel* cargada con leña, cuya faena tuvo que interrumpir para levar el ancla, envergar velas y sentirse libre de todo impedimento. Simpson, experimentado marino de la escuela de Cochrane, dispuso esta formación teniendo en cuenta que así sus buques no perderían tampoco el barlovento, pues los vientos alisios en aquellos parajes soplan usualmente del S. E.

Dos horas más tarde, el bergantín *Arequipeño* que actuaba como explorador de avanzada, cazando velas irrumpió en el abra casmeña gracias a la arrancada que traía y, luego de reconocer a los buques enemigos pero sin situarse dentro del alcance de sus fuegos, aparejó velas sobre su amura de babor para completar su bordada y virar más velozmente, saliendo de la caleta para arrumbar de vuelta encontrada hacia su grueso, con el fin de informar a Jean Blanchet acerca de tan esperado hallazgo.

Izadas las señales convenientes y dispuesto de inmediato el ataque, la fragata *Edmond*, la corbeta *Mejicana*, la goleta *Perú* y el propio bergantín *Arequipeño*, penetraron impetuosamente en la caleta de Casma, casi hasta el arco de herradura que existía al fondo del abra y lograron ponerse casi a tiro de fusil. No querían errar su cañoneo.

Respecto del armamento de nuestros barcos corsarios, éste se había recorrido y habilitado lo mejor que se pudo. Según los historiadores navales Vegas García y Melo dicho trabajo se verificó rápidamente, con el fin de reatacar a las fuerzas invasoras de nuestras aguas, lo antes posible y con la máxima eficacia. Fuera de la pelotería de fuego (proyectiles esféricos) se les dotó también de metralla y hasta de toda la cantidad de clavos disponibles, con el fin de que la pólvora impulsora, al dispersar sus cargas con los disparos, no solamente causara un mayor número de bajas en sus dotaciones, sino también destrozase vergas, velas y jarcias de labor, para inhabilitar o disminuir las capacidades de navegación de los buques enemigos que encontrarán durante sus singladuras.

Vegas García y Uribe Orrego (marinos e historiadores peruano y chileno respectivamente), se pronunciaron acerca de la artillería corsaria en forma similar: la fragata *Edmond* montaba cuatro ca-

ñones largos de a 24 libras, un cañón de a 18 y ocho colizas; el bergantín *Arequipeño*: dos cañones largos de a 24 y 12 libras respectivamente, además de cuatro adicionales de a 9 libras; la goleta *Perú* (o *Shamrock*) cuatro cañones de a 12 libras y seis colizas pequeñas; la barca *Mejicana* —aparejada como goleta— también fue debidamente artillada con las piezas disponibles²⁶.

El hecho de otorgarle el mando del *Arequipeño* al Capitán Enrique Silvester (amigo de Blanchet, pero hombre de mar carente de conocimientos tácticos indispensables, pese a su valentía), fue un error de su comandante en jefe como a continuación se verá. Jean Blanchet mandaba la *Edmond*; Silvester, el *Arequipeño*; John Eldredge era dueño y capitán de la goleta *Perú* y, la *Mejicana*, obedecía al mando del Teniente 1º Guillermo Mason.

El impetuoso deseo de los corsarios de la Confederación para penetrar en la caleta con apreciable arrancada, no fue precisamente una maniobra táctica conveniente. Tras del toque de "zafarrancho de combate" hecho por el *Arequipeño* que se precipitó sobre la *Confederación* acercándosele demasiado, ésta rompió los fuegos con su artillería y armas largas (fusiles). Nuestro bergantín, que más parecía buscar la colisión que el abordaje, cuando se vio precisado a virar mediante una ceñida bordada para tratar de abarlocarla poniéndose paralelo con el fin de abordarla, trabó sus jarcias con las del buque enemigo en medio de un nutrido fuego hecho hasta con armas cortas.

No tuvo pues ocasión de lanzar sus garfios de abordaje ni de que su tripulación, saltando por la borda, atacase cuerpo a cuerpo a la de la nave contraria con sables, machetes y pistolas. Sí, de disparar a toca penoles y recibir el mismo castigo de parte del enemigo, mientras ambos buques trataban de zafarse del entramamiento. Cuando esto se logró, el *Arequipeño* pasó con la *Edmond* a la segunda línea y "entonces abrieron sus cortadas con toda la escuadra, enredándose nuevamente las jarcias de la *Santa Cruz* con el *Arequipeño*, rompiendo sus fuegos de algo lejos la *Mejicana* y el *Perú* (sic, era goleta) sobre la *Confederación* y la *Valparaíso*. Hora y media duró el cañoneo y la fusilería, el abordaje se hizo imposible por haberse enredado de nuevo las jarcias, pero habiendo muerto Blanchet y, no siendo Silvestre (sic) de su temple, la *Edmond* y los demás barcos se retiraron, dejando en poder del enemigo al *Arequipeño*; las pérdidas de los corsarios fueron 12 muertos y 70 prisioneros, los chilenos tuvieron 8 muertos y otros tantos heridos²⁷.

"En cambio —apuntó Vegas García— estratégicamente nada perdieron los chilenos: primero, porque todavía estaba entera la escuadra de Postigo y segundo, porque estacionados en Casma y Santa, eran bases del ejército de Bulnes"²⁸.

Cuando en Lima se conocieron los resultados del combate naval de Casma, al arribar al Callao el resto de nuestros buques, se le hicieron solemnes exequias al valiente y decidido Capitán Jean Blanchet, exaltándose así el último intento que efectuó la Confederación Perú-Boliviana para enmendar su errada política naval.

El Comandante Simpson —apuntó el historiador Paz Soldán— no tuvo valor para perseguirlos, temiendo sin duda que en segundo ataque serían víctimas —sus barcos y dotaciones, se entiende— del temerario arrojo de los corsarios.

A consecuencia de aquel combate y de las desacertadas maniobras del comandante Silvester, el *Arequipeño* quedó en muy malas condiciones y prácticamente desarbolado; como ya se ha dicho, en poder de los chilenos. La *Edmond* y las goletas *Perú* así como la *Mejicana* arrumbaron al Callao, puerto en el que tuvieron que ser desarmados. Finalmente —luego de un abortado intento del Teniente de la Marina de Francia, Cochón— quien sublevado en la fragata *Venus* había querido unirse a los corsarios en Huarney para reatacar, fue sometido por su comandante, el Capitán de Navío Fleury. Izando pabellón francés, todo el conjunto zarpó para arribar a Guayaquil. Así acabó el corso.

Notas al capítulo IX

1. BUENAÑO MURO, Javier... *Resumen Histórico de nuestra Marina de Guerra*. Callao, 1963, p. 41. Talleres Gráficos Imprenta de la Marina.
2. URIBE ORREGO, Luis... *Las Operaciones Navales durante la Guerra entre Chile y la Confederación Perú-Boliviana, 1836-37-38*. Santiago (Chile), 1891, p. 59.
3. VEGAS GARCIA, Manuel... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929, p. 65.
4. Idem.
5. Archivo Histórico "Museo Naval del Perú" *Escuadra Nacional, 1838: Comandancia General de Marina...* Doc. 19, fojas 20-25.
6. Ibidem. Loc. cit.
7. BUENAÑO MURO, Javier... p. cit., p. 41.
8. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 66.
9. Archivo Histórico "Museo Naval del Perú". Loc. cit. Doc. 19, fojas 20-26.
10. ZULETA, Celso... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920, p. 74.
11. *Incas, Virreyes y Presidentes del Perú*. Lima, s/f. pp. 143 y 153.—Vide: *Historia General de los Peruanos*. Cuidado editorial: Gustavo Siles. *El Eco del Norte*. Lima, 17 marzo de 1838. N° 75, p. 1.
12. URIBE ORREGO, Luis... Op. cit., p. 110.
13. BULNES, Gonzalo... *Historia de la Campaña del Perú*. Santiago (Chile), 1878, p. 14.
14. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente*. Buenos Aires, 1888, p. 169.
15. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 69.
16. BUENAÑO MURO, Javier... Op. cit., p. 62.
17. DENEGRI LUNA, Félix... *Historia Marítima del Perú* (co-autor). Lima, 1976. T. VI, vol. I.— Vide: BULNES, Gonzalo... Op. cit., p. 268.— MARIANO FELIPE PAZ SOLDAN... Op. cit., p. 248.

19. *Archivo Diplomático Peruano*. Lima, 1974. T. IX. pp. 357 y 358. Dir. Documentación: ORTIZ DE ZEVALLOS PAZ SOLDAN, CARLOS. Embajador (r).
20. VARGAS UGARTE, Rubén... *Historia General del Perú*. Barcelona, 1971, p. 227. Ed. I. G. Seix y Barral Hnos. S.A.
21. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 76.
22. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 228.
23. *Ibidem*.
24. *Idem*.
25. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 77.
26. *Ibidem*. Op. cit. pp. 51 y 76.—Vide: URIBE ORREGO, Luis... Op. cit., p. 166.
27. VARGAS UGARTE, Rubén... Op. cit., p. 229.
28. VEGAS GARCIA, Manuel... Op. cit., p. 79.



Gran Mariscal, D. Ramón Castilla Marquesado, principal gestor de nuestro gran progreso naval durante el siglo XIX.— Colección pictórica del Museo Naval del Perú, Julio J. Elías Murguía.

Capítulo X

*Yungay: fin de la Confederación
Perú - Boliviana. Guerra con Bolivia.
Castilla aumenta y moderniza nuestra
escuadra. El periplo mundial de
la "Amazonas".*

*Conflicto con el Ecuador. La invaluable
colaboración de la Marina de guerra
concreta la visión naval de Castilla*

Tratado de Mapasingue: una paz incruenta

YUNGAY: DERROTA DE SANTA CRUZ DESPUES DEL CORSO NAVAL

Ya se ha visto como, después de la ocupación de Lima por el Ejército Restaurador (chilenos y peruanos) bajo el mando en jefe de Bulnes, a la sombra del triunfo obtenido en la acción de "Portada de Guía" o "Piñonate" (21 de agosto de 1838), fue proclamado el Mariscal D. Agustín Gamarra como Presidente del Perú el día 24 del citado mes, iniciando así su segundo mandato al frente del gobierno. Habiendo sido derrotado Orbegoso por la inmensa superioridad militar de los "restauradores" —5,400 hombres bien pertrechados, contra los 2,700 que él mandaba— el camino quedó libre para proclamar a Gamarra.

Encontrándose a la sazón el Mariscal Santa Cruz en Bolivia, al enterarse del nuevo orden de cosas que se había impuesto en Lima por la fuerza de las armas, inició de inmediato una marcha forzada con sus tropas sobre nuestra capital. Su actitud obligó al Ejército de Bulnes a evacuar Lima, embarcarse en el Callao para desembarcar en Huacho, procediendo luego a internarse en Ancash por el Callejón de Huaylas. Una vez que llegaron las fuerzas de Santa Cruz, procedieron a perseguirlo sufriendo un rechazo parcial en la acción del puente Buin.

Alentados los "restauradores" con este logro, prosiguieron hasta Yungay, donde pudieron escoger excelentes posiciones. Al producirse el 20 de enero de 1839 la batalla, el cansado ejército de Santa Cruz (recuérdese que venía desde Bolivia al mando del Ejército Con-

federado), fue atacado resueltamente, tanto de frente como por uno de sus flancos con terrible fogosidad y sangrientos resultados, sufriendo una completa derrota. A raíz de ella, la Confederación Perú—Boliviana resultó destruida, "el titulado Protector Santa Cruz se refugió en Guayaquil, y la división auxiliar chilena regresó a su país, dejando odiosos recuerdos de su transitoria ocupación"¹.

El Mariscal Santa Cruz, militar carismático, hábil político y personaje que sin duda poseía cualidades de buen administrador, no supo destacarse como estratega ni como táctico, con el objeto de llevar a buen fin su máxima creación en el corazón mismo de Sudamérica y fusionar al Perú con Bolivia.

Su hechura: la Confederación Perú—Boliviana, resultó efímera y demasiado breve dentro del acontecer político; no obstante constituir una suerte de amalgama internacional de inconcebibles proyecciones futuras y que muy bien pudo haber trastocado los destinos del hemisferio sudamericano, se esfumó en la historia como una pavesa que fugazmente desapareció. Los principales errores de Santa Cruz para que ello ocurriera fueron, entre otros que no le pueden ser atribuidos directamente, la invasión militar de nuestro territorio dentro de una época de atolondrado caudillismo (circunstancia que suscitó la indignación de muchos peruanos) y que fue hábilmente aprovechada por Chile, apoyando a estos descontentos para asegurar su hegemonía en el Pacífico; también la división del Perú en dos Estados, con gobiernos supeditados a su soberana condición de Protector; fuera de ello, su debilidad y bonhomía para con el ejército expedicionario de Blanco Encalada, a la par que su desconcertante y hasta pusilánime magnanimidad en no emplear las armas para decidir una situación militar inobjetablemente ganada, perdiendo una fácil victoria para trocarla por el tratado de Paucarpata —que el gobierno chileno luego desconocería en forma absoluta— al mismo tiempo que autorizaba a las fuerzas enemigas a reembarcarse en Quilca y arribar a Chile sin haber disparado un solo tiro.

Después de la sangrienta y definitiva batalla de Yungay —y hasta su llegada a Guayaquil— Santa Cruz permaneció en el Ecuador durante cinco años aproximadamente. En octubre de 1844 y al intentar regresar a Bolivia, "fue apresado por las autoridades peruanas de Camarones y entregado por la junta que gobernaba en el sur al Gobierno de Chile, el cual le confinó a Chillán. Mediante la amistosa intervención del gobierno británico, pudo obtener su libertad y trasladarse con su familia a Francia".

"En 1865 falleció repentinamente, ya octogenario"².

Así terminó la trayectoria de aquel destacado militar de otra era, cuya miopía sobre la importancia del poder naval aceleró su ruina.

NUESTRA MARINA DE GUERRA SE REORGANIZA

Deshecha la Confederación Perú—Boliviana, nuestro país necesitaba reorganizarse luego del confuso lapso por el que acababa de atravesar. La intervención chilena para conseguir eliminar el peligro confederado —que amenazaba su hegemonía en el Pacífico— había llegado a su fin. Las fuerzas expedicionarias del General Bulnes, habiendo logrado su principal objetivo, se reembarcaron para arrumbar hacia su país y los militares peruanos que integraron el “Ejército Restaurador Unido”, permanecieron en nuestro territorio relativamente satisfechos, por haber colaborado a desterrar definitivamente la influencia extranjera que representó el Protector Santa Cruz.

De otro lado, el Congreso del Perú que se reunió en Huancayo el 2 de noviembre de 1839, decretó que se otorgaba “. . . al Ejército y Escuadra de Chile que han hecho la guerra al conquistador, quinientos mil pesos, como una muestra de reconocimiento a sus eminentes servicios a la independencia del Perú”. Además se ordenó condecorar con una medalla de oro y brillantes al Presidente de Chile, General D. Joaquín Prieto, fuera de obsequiar “una espada de oro guarnecida de brillantes con las armas de ambas repúblicas grabadas en el puño”, al General D. Manuel Bulnes⁷³.

Después de haber quedado disuelta la Confederación Perú—Boliviana, el Perú continuó siendo gobernado por el General D. Agustín Gamarra. Su segundo período como Presidente de la República (1838-1840), no anduvo exento de preocupaciones al igual que el primero (1829-1833). Tuvo que enfrentar el peligro de dos expediciones militares en su contra: la primera, enviada por Santa Cruz al mando del Comandante Angulo; la segunda, encabezada por el Coronel Hercelles —quien seguía instrucciones de Orbegoso— y, además, diversas conspiraciones en Lima que abortaron, al igual que las expediciones de Angulo y Hercelles que Gamarra consiguió destruir fácilmente. Todos estos tropiezos peligrosísimos que hicieron tambalear su gobierno, tuvieron como máxima expresión la revolución que en Arequipa encabezó contra él otro caudillo militar: el Coronel Don Manuel Ignacio de Vivanco, la misma que fue debelada por el General Ramón Castilla Marquesado al iniciarse el año de 1841. De más está decir que Gamarra —durante estas dificultades apremiantes— tuvo que ausentarse varias veces de la capital por razones obvias.

Durante esta agitada época, “disuelta ya la Confederación, el Perú carecía de Marina, pues a fines del año 1839 sólo tenía un pailebot —el Vigilante”—, escribió Jiménez Saldías a quien seguimos:

“Luego se adquirieron la barca *Limeña*, corbeta *Yungay*, bergantines *Constitución*, *Gamarra* y *Guise*, goletas *Jesús*, *Libertad*, *Alerta* y *Héctor*, buques todos de mediano porte o importancia”.

“Es de advertir que como ya se había pensado en la formación de una escuadra de conformidad con la evolución del material y en atención a una política naval mejor orientada, en 1846 se nombró una comisión para que procurase la construcción en Inglaterra de un buque de guerra a vapor, que fuese la base de la futura flota”.

“Mas como los informes de la citada comisión no fuesen satisfactorios para el gobierno, se nombró otra para que intentara la construcción de la citada nave en Estados Unidos, y en efecto se construyó en Nueva York, el *Rímac* (primer buque peruano a vapor) armado con cuatro cañones y dos colizas”.

“Conviene hacer presente que la realización de una política naval conducente a la mejor defensa del país, tiene una honda repercusión en el alma nacional, en el espíritu de todas las masas, que a la postre redundan en beneficio directo de la patria, puesto que todos contribuyen en la medida de sus fuerzas a la realización de un mismo fin, imprescindible y primordial”.

“Por eso apuntamos aquí que la adquisición de este barco despertó el dormido entusiasmo por la marina, y se hizo más fuerte el anhelo de formar y poseer escuadra apropiada, anhelo patentizado en la visión clarísima y profunda y en la actividad tan intensa y tan patriótica del ilustre Mariscal Castilla”⁴.

Los gobernantes del Perú que contribuyeron durante este lapso a reorientar la política naval de nuestro país, en la medida de sus permanencias a cargo de los asuntos nacionales y de las posibilidades económicas disponibles, fueron varios: Agustín Gamarra (1838/40) — 1840/41); Manuel Menéndez (1841-42 y 1844-45), como Presidente del Consejo de Gobierno, Encargado del Mando; General Juan Crisóstomo Torrico en 1842, como Vicepresidente del Consejo, Encargado del Mando; General Francisco Vidal (1842-43), como Segundo Vicepresidente, encargado del mando; Dr. Justo Figuerola en el año 1843, Vicepresidente del Consejo, encargado del mando; General Manuel I. de Vivanco en 1843, Supremo Director; Mariscal Domingo Nieto (1843-44), Presidente de la Junta de Gobierno en el Sur; Domingo Elías (1843-44), en su calidad de Prefecto, encargado del mando del Norte; Mariscal Ramón Castilla Marquesado, tanto en su primer gobierno como Presidente de la República (1845-51; 1855-57 y 1857-62, cuanto en su segundo período presidencial que, en conjunto, abarcaron los lapsos arriba mencionados). En el intervalo, cabe también citar al Presidente, General José Rufino Echenique (1851-54 y 1854-55), así como al General Miguel Medina, quien fue Presidente del Consejo y encargado del mando en 1854.

Esta avalancha de gobiernos —ocurrida en tan corto tiempo— suministra una idea, difusa pero innegable, acerca de las circunstancias políticas por las que atravesaba el Perú en aquellas épocas.

LA GUERRA CON BOLIVIA

Ya se ha visto —en páginas anteriores— que a raíz de deshacerse la Confederación Perú—Boliviana al ser derrotado Santa Cruz en la batalla de Yungay, la sede del Congreso del Perú se trasladó a Huancayo a fines del año 1839. Que las rivalidades militares existentes todavía, azuzaron diferentes conspiraciones en Lima así como el envío de dos expediciones desde el Ecuador (encabezadas por el Comandante Angulo y el Coronel Hercelles), para derrocar a Gamarra. También, que el principal levantamiento que tuvo que enfrentar este último, fue el del entonces Coronel Manuel Ignacio de Vivanco quien fue derrotado por Castilla en la batalla de Cuevillas en 1840.

El Congreso de Huancayo, con el natural deseo de oponerse a la increíble anarquía que amenazaba al país, ya se había adelantado en nombrar al General don Agustín Gamarra (en 1839) como Presidente de la República Peruana por un período de 6 años, que no se llegaron a cumplir por caprichos del destino.

Gamarra, jefe amante de las glorias militares y dispuesto a conseguirlas pese a los peligros que debería enfrentar, comenzó protegiendo al General boliviano Ballivián para que derrocará al Presidente Velasco, sucesor en Bolivia de Santa Cruz. Acto seguido, alistó un fuerte ejército para invadir dicha república, so pretexto de expulsar de ella a los restantes partidarios de Santa Cruz.

Ante la inminente invasión Gamarrista, los partidos políticos bolivianos reaccionaron con ejemplar patriotismo y buscaron de inmediato la unión para rechazarla. El Presidente Velasco renunció su autoridad en favor del General Ballivián. Así, los ejércitos de ambos en unitario pronunciamiento, esperaron a las tropas del General Gamarra en Ingavi, cerca de La Paz.

“El ejército a las órdenes de Gamarra emprendió su marcha sobre el enemigo a las nueve menos cuarto —el día 20 de noviembre de 1841— y desfiló diagonalmente hacia la derecha en tres líneas paralelas; después de caminar como legua y media y en perfecto orden, vino a quedar nuestro centro a la izquierda del enemigo. Ballivián cambió entonces de frente, atrasando su izquierda y adelantando su derecha, que apoyó en los pantanos del Viacha. Gamarra dio entonces frente al enemigo y colocó su ejército en tres líneas sucesivas, disposición que también había adoptado Ballivián”⁵.

La maniobra envolvente propuesta por Castilla fue desoída por Gamarra, a quien no convenció totalmente, comenzando a ejecutarla

sólo parcialmente para ir sopesando sus posibilidades y efecto, perdiendo sus tropas la primitiva alineación que le había hecho concebir una ya casi segura victoria. En estas circunstancias, Gamarra cambió sus órdenes y resolvió atacar de frente pese a tener sus líneas quebrantadas por la súbita contra-maniobra inicial.

"Se produjo entonces la carga de la caballería enemiga que nuestros escuadrones, cuatro en total, esperaron a pie firme, pero Castilla explica el hecho, desventajoso sin duda para los nuestros, pero no da la razón de esta actitud, siendo así que la caballería estaba a sus órdenes. Los jinetes bolivianos iban armados de unos pistoles que habían sido tomados al ejército argentino que había invadido la frontera sur y que disparaban, a la vez, una bala y un balón. Los lanceros peruanos se confundieron ante estas descargas, y como la caballería sobrepasara nuestras líneas y volviera a acometer por retaguardia, la nuestra no pudo maniobrar. A esto siguió el ataque de la infantería enemiga, que hacía un fuego muy vivo que no pudo menos que sorprender a nuestros soldados"⁶.

De otro lado, el historiador militar peruano Coronel Zuleta apuntó al respecto: "La historia es de tristísima brevedad. Iniciada la campaña con éxitos lisonjeros para las armas peruanas, creció el brío de su jefe vislumbrando la victoria; pero rotos los fuegos no pudo éste contenerse, y desde las primeras descargas, precipitándose con temerario arrojo a los puestos de mayor peligro, perdió dos caballos, quedando herido el tercero de que se sirvió. "Por último —dice el historiador doctor y Coronel D. Hildebrando Fuentes—, herido el pecho y destrozado el cráneo del jefe peruano quedó en la arena del combate y a las voces de "*Cayó el Presidente*", "*El Generalísimo ha muerto*" (sic), cesó la lucha, teniendo que lamentar el Perú la pérdida de uno de sus más brillantes soldados". (Noviembre 20 de 1841)".

Y continuó Zuleta su relato, escribiendo: "Las tropas peruanas, sin cohesión, debilitadas por rivalidades e indisciplina de sus jefes, desbandáronse dejando franco el paso a las huestes bolivianas que, sin dilación, avanzaron a Tacna e invadieron el departamento de Puno. El gobierno de Lima organizó nuevas fuerzas que se concentraron en el Cuzco para marchar contra el enemigo; pero las negociaciones diplomáticas entabladas con la mediación del gobierno de Chile, dieron como resultado el Tratado de Paz en Puno (junio 7 de 1842), y la desocupación del territorio"⁷.

NUESTRA MARINA DURANTE LA CORTA GUERRA CON BOLIVIA

Como una consecuencia de la Campaña Restauradora (iniciada en Chile) en contra de la Confederación Perú—Boliviana —en la que

participaron no solamente buques y efectivos chilenos, sino también peruanos y altos jefes nuestros opositores de Santa Cruz— fue que el Presidente Gamarra, una vez deshecha la Confederación tras la batalla de Yungay y la derrota del Protector por los “restauradores”, decidió invadir Bolivia para terminar con los últimos partidarios de Santa Cruz representados por el presidente boliviano Velasco. Esto fue, con muchos visos de probabilidad, el principal móvil de aquella inesperada guerra que, habiendo durado muy poco tiempo como ya se ha visto, comprometió en la lucha tanto al ejército peruano como a la resurgiente escuadra nacional.

Así fue como, mientras nuestras tropas avanzaban hacia el sur y el destino fraguaba pacientemente el desastre militar de Ingavi, que se acaba de relatar en su máxima expresión sintetizable, nuestros aún escasos buques de guerra hubieron de navegar hacia los puertos bolivianos, limitando sus planes y acciones al bloqueo de los mismos, por la simple razón de que Bolivia carecía de naves para contrarrestar una acción bélica en la mar.

“A la muerte del General Gamarra el país quedó envuelto en un período de la más espantosa anarquía, con su séquito obligado de motines sin cuenta, pronunciamientos, y luchas civiles cruentas y deplorables; época triste por la que atraviesan los ánimos y los países en la infancia de la vida institucional al pasar en breve término del coloniaje a la libertad sin madura preparación; páginas mortificantes de la historia que dejamos a la consideración de los políticos y sociólogos, y que no conviene rememorar. . . , sino únicamente para observar cuán gravemente influyen las pasiones partidarias en el movimiento evolutivo tranquilamente ordenado de las nacionalidades, obstruyendo el progreso, y aún trastornando los más generosos ideales. . . Pasemos, pues, aquel período luctuoso de agitación, y re- posemos en el año de 1845, en que, pacificado el país, tomó posesión del mando el Gran Mariscal don Ramón Castilla, magistrado que consolidó el régimen constitucional y fue el primero que logró concluir su período de seis años sin revueltas y con inapreciables ventajas”⁸.

PRIMER CONFLICTO CON INGLATERRA

Durante el caos político que sobrevino a la derrota de Ingavi, y el primer gobierno de Castilla, esto sería decir a lo largo del lustro 1841-1845, llegaron a disputarse y hasta tratar de gobernar al Perú varios caudillos militares a la vez.

A través de dicho período anárquico que siguió al tratado de paz con Bolivia (7 de junio de 1842), liberado Castilla, quien había sido Jefe del Estado Mayor de Gamarra en Ingavi y hecho prisione-

ro, rehízo sus tropas y derrotó con ellas a La Fuente en Intiorco el 22 de septiembre del año antedicho. El 1° de octubre se presentó en Lima y púsose a las órdenes del General Juan Crisóstomo Torrico, quien, como Vicepresidente del Consejo de Gobierno, hallábase encargado del mando.

Luego se sucedieron diversas acciones confusas: Torrico depuso a don Manuel Menéndez en Lima en agosto del año siguiente, emprendiendo en 20 de agosto una campaña contra el General Francisco Vidal. Este último le derrotó el 17 de octubre en Aguasanta, pasando a ejercer el mando de la república (de cuyo Consejo de Gobierno era Primer Vicepresidente el Dr. Justo Figuerola), durante un efímero mandato que trastornó el orden natural de precedencia "manu militari".

Castilla, habiendo permanecido inactivo durante el gobierno de Vidal, cuando éste —apremiado por la opinión pública— entregó el mando al General Vivanco como Supremo Director, se rehusó a prestar el juramento de fidelidad que tal mandatario exigía.

Ante la tensa situación que produjo su negativa, Castilla viajó de inmediato al sur del país. Una vez allí, reuniéndose con el Mariscal Domingo Nieto, quedó proclamada la reacción constitucional en Moquegua el 17 de mayo de 1843, instituyéndose una Junta de Gobierno presidida por Nieto.

Así fue como ambos paladines de la legalidad iniciaron una meritoria campaña interna para suprimir el estado anárquico y combatir el caos que amenazaba a nuestra patria, entregándose de lleno a una lucha para acabar con el desorden político y los apetitos partidarios que, sedientos de asumir el poder, sólo se apresuraban alocadamente a labrar la ruina del país con prescindencia de otros objetivos que no fueran los de sus propias facciones.

La lucha interna se agudizó: las tropas de Vivanco y Castilla derrotaron al Brigadier directoral de Balta en Pachía, y al General contrario Guarda en San Antonio el 28 de octubre de 1843. Habiendo fallecido el Mariscal Nieto el 27 de febrero de 1844 en el Cuzco, la presidencia de la Junta de Gobierno recayó en Castilla, así como la dirección de la guerra interna en pro del restablecimiento constitucional. Esta noble lucha se prolongó hasta el 17 de julio de ese año (1844), en que acabó definitivamente con el triunfo obtenido por el Gran Mariscal Castilla en la batalla del Carmen Alto⁹.

Fue justamente durante el año al que se acaba de hacer mención, que surgió un incidente naval con Inglaterra. "Reclamaba el Encargado de Negocios de ese país —apuntó el historiador Vegas García— que se diera una satisfacción por haber intentado las fuerzas del General Castilla (sic) detener al vapor británico *Perú*"¹⁰.

Nuestra escuadra, si bien había logrado un modesto incremento luego del fracaso de la Confederación Perú—Boliviana, era aún su-

mamente débil. La corbeta *Yungay* era la única nave en pie de guerra.

Hallándose fondeados en Islay, con dotaciones reducidas y sin mayores pertrechos, el pailebote *Vigilante*, la barca *Limeña* y las goletas *Jesús* y *Libertad*, fondeó cerca de ellos la división inglesa del Contralmirante Thomas: fragata *Dublin* y corbeta *Cormoran*, notificándoles "que quedaban embargados por tres meses". El encargado de negocios británico se hallaba embarcado en la *Dublin* y los comandantes peruanos desconocían por completo su reclamación.

Dado el aviso anterior, de por sí prepotente, la *Cormoran* zarpó arrumbando a Arica para hacer aguada que necesitaba.

Como para realizar dicha faena —en servicio de un barco de guerra extranjero— se requerían el conocimiento y la autorización del Prefecto de Tacna, se puso dicha circunstancia en conocimiento del comandante de la corbeta británica. Este, haciendo gala de una súbita prepotencia, fijó un corto plazo para que se efectuara el trámite indicado so pena de bombardear el puerto.

No por tan inconveniente amenaza, sino por el eficiente apremio burocrático de las autoridades, prestas a ayudarle pese a desconocer la verdadera situación existente, la orden llegó a tiempo y la aguada tuvo lugar con oportunidad y sin inconvenientes.

El Gran Mariscal Castilla, quien a raíz del fallecimiento de Nieto era prácticamente el jefe de la nación, se vio obligado a emprender con su ejército la marcha por tierra desde Arequipa hasta Lima, debido a que la presencia de los buques ingleses en nuestras aguas impedía su retorno por mar a la capital.

Tal como apuntó el historiador naval Vegas García, epilogando esta amenaza extranjera basamentada en la debilidad de nuestra escuadra de ese entonces, llegó a expresarse así: "Por fin, en 30 de mayo de 1845, se firmó un arreglo humillante "cediendo al imperio de las circunstancias y a la intimidación armada de S. S. H. (sic) —probablemente siglas correspondientes a "Su Señoría Honorable"— el encargado de negocios de la Gran Bretaña, en obsequio de la paz y ad referendum"¹¹.

Aquella actitud que ante el poder naval británico se vio obligado a asumir Castilla, aumentó sin duda alguna la importancia que, en su fuero interno, siempre alimentó por la trascendencia y el decisivo papel que jugaba, en toda contienda bélica y aún en ocurrencias secundarias como la que acababa de presentarse, la existencia de una escuadra bien entrenada y poderosa para completar la acción de los ejércitos y hacer respetar el honor de la nación.

Más tarde —y sobre todo durante su segundo gobierno— lo demostraría con hechos sobradamente conocidos en nuestra historia, erigiéndose así, con propios méritos, como el más admirable impulsor de la Marina de Guerra del Perú en el siglo XIX.

Después de su triunfo el 17 de julio de 1844 en la batalla del Carmen Alto, el Gran Mariscal don Ramón Castilla Marquesado (conocido también por el honroso sobrenombre de "Soldado de la Ley"), acudió a Lima el 10 de diciembre para reconocer oficialmente, en ceremonia pública realizada en el llamado Campamento de San Borja, la Suprema Autoridad del Presidente del Consejo de Estado D. Manuel Menéndez. El día 11, satisfecha su conciencia y cumplido su propósito legal, entró triunfante en la capital con su ejército"¹².

Sin duda alguna, dentro del maremágnum anárquico imperante en el país, aquella entrada de Castilla con sus tropas —y luego de haber acatado el régimen legal como correspondía— significó, a todas luces, un impresionante espaldarazo para el Presidente Menéndez, el Consejo de Estado, y, sobre todo, una lección inolvidable para la opinión popular que ansiaba el restablecimiento del orden, tanto como la supresión del caos que venía soportando: un campeón de la ley¹³.

"Practicadas las elecciones generales, Castilla fue elegido unánimemente Presidente de la República, encargándose del gobierno el 20 de abril de 1845. Ejerciólo hasta igual fecha del año de 1851 en que lo entregó al elegido para sucederle —el General Rufino Echenique— después de haber dado a su patria seis años de paz, de orden y libertad, los primeros que contara en su vida independiente; los mejores tal vez que hasta hoy cuenta"¹⁴.

PRIMER GOBIERNO DE CASTILLA: SEGUNDO CONFLICTO ANGLO—PERUANO

Don Ramón Castilla Marquesado, Gran Mariscal del Perú y Benemérito de la Patria en Grado Heroico, había nacido en Tarapacá el 31 de agosto de 1797. Sus largos años de vida fructífera y de trascendente significado para la vida del Perú independiente encierran, dentro de aquel interregno de fechas múltiples que le tocó vivir —desde los comienzos de nuestra independencia y las agitadas luchas de innumerables caudillos por hacerse del poder—, admirables actitudes y realizaciones que la patria toda conoce sobradamente.

Reglón especial merece, dentro del sintético plan de esta obra de carácter histórico, su acertadísima política naval y el tesón indesmayable con que la mantuvo durante sus dos períodos de gobierno al frente de los destinos nacionales.

Visión clara de la importancia del poder naval y de una política apropiada para lograrlo en su primera fase de gobierno; voluntad férrea para lograr también un mejor destino económico del país durante la segunda, y, finalmente, la imagen permanente de la patria incrustada en su corazón al morir en el desierto sureño de Tiliviche, sobre la candente arena, al lado de su cabalgadura y en brazos

de su sobrino Eugenio, mientras balbuceaba sus últimas palabras: "Valientes... , sí adelante... , la patria... , ¡imposible!".

"Sus primeras adquisiciones para la Armada se realizaron en 1845, cuando el gobierno compró los bergantines *Guise* y *Gamarra*, las goletas *Héctor* y *Peruana*, la fragata *Mercedes* y el transporte *Alayza*. El paso inicial estaba dado"¹⁵.

Y, poco después, el Perú pudo aquilatar hondamente lo acertado de su proceder: Inglaterra, pretendiendo que se negara el ingreso al país de un grupo de esclavos embarcados en el mercante peruano *Tres amigos*, amenazó al gobierno de Castilla con apoyar sus demandas mediante la acción de un buque de guerra contra nuestras costas. La nota del Ministerio de Relaciones Exteriores nuestro fue enérgica y puso de inmediato las cosas en su sitio; cortés más drásticamente se le hizo saber al Gobierno de su Majestad Británica, "... que el Perú no cedía, estando resuelto a todo; *que si alguna vez, en momentos menos felices, creyó prudente transigir*, eran entonces muy distintos el teatro y las circunstancias; *que se protestaba contra el ultraje a la nación, ofreciendo rechazar la fuerza con la fuerza y tomar reparación del agravio de un modo positivo*"¹⁶.

Al poner especial énfasis en la frase de si "alguna vez, en momentos menos felices creyó prudente transigir", el Presidente Castilla se refería al incidente habido con los británicos en agosto de 1844 (acerca del caso de la fragata *Dublin* y la corbeta *Cormoran*, bajo las órdenes del Contralmirante Thomas), tanto en la rada de Islay como en el puerto de Arica, prepotente amenaza sobre la que ya se ha tratado en páginas precedentes.

A partir de ese momento histórico, el ilustre gobernante peruano no escatimó esfuerzo alguno para elevar el poderío naval de su patria. Su entusiasmo fue sin duda ejemplar. Posteriormente sus Ministros de Guerra y Marina, Echenique y Pezet, prosiguieron enervorizados su política naval al llegar a ser también Presidentes de la República, y durante un cuarto de siglo el Perú vivió una época de oro en lo que a Marina se refiere, llegando a situarse en primerísimo plano en la América del Sur.

Durante su primer gobierno (que duró seis años: 1845-1851), cabría mencionar otros logros navales de singular importancia histórica; se esbozarán someramente a grandes rasgos:

El Perú adquirió su primer buque de guerra con propulsión a vapor (accionado por ruedas de paletas), el *Rímac*. Inicialmente y para construirlo, se envió a Inglaterra al Capitán de Fragata Ignacio Mariátegui Tellería, acompañado del Teniente Carreño y el Guardiamarina Palacios.

"La comisión —apuntó el historiador Rosendo Melo— no obtuvo informaciones a satisfacción del gobierno peruano el que dispuso el regreso de Mariátegui, encomendando al Capitán de Fragata

Domingo Valle Riestra otra comisión que intentara la construcción del deseado vapor en Nueva York, en donde se construyó el *Rímac* armado de cuatro c. (sic, cañones) a las bandas y dos colizas, una en cada extremo. Salieron con este jefe los Tenientes J. M. Carreño, Ramón Valle Riestra y Juan P. Saavedra, el Alférez José M. García y los Guardia Marinas Francisco Sanz, M. Palacios, que pasó de Londres a Nueva York, Joaquín Miró Quesada, Benjamín Mariátegui y F. Elmore... Este buque vino por el Estrecho y el *Guise*, a órdenes del Capitán de Fragata Silva Rodríguez, fue a recibirlo en Talcahuano, llevándole soldados para su guarnición... El *Rímac* fondeó en el Callao el 27 de julio de 1848 y prestó buenos servicios en los seis años que estuvo en actividad. Su adquisición estimuló el deseo de formar escuadra, que era vehemente en el Presidente General Castilla, en lo cual lo ayudaba con eficacia el Ministro de Guerra Echenique¹⁷.

Durante los gobiernos que ejerció el Gran Mariscal Castilla en el Perú, que en su conjunto y cronológicamente abarcaron los lapsos comprendidos entre los años de 1845-1851; 1855-1857 y 1857 a 1862, resulta de interés histórico destacar algunos acaecimientos directamente relacionados con la Marina de Guerra, ciñéndolos siempre tanto a las épocas en que ocurrieron, cuanto al planeamiento sintetizador trazado para cada tomo de esta obra.

DESEMBARCO DE NUESTRA MARINERIA EN SAN FRANCISCO (1849)

No muy conocido en la extensa historiografía peruana, es el hecho protagonizado por un destacamento naval en las costas de los Estados Unidos de Norteamérica —en el puerto de San Francisco, durante el año de 1849— a petición de sus propias autoridades. Se cita aquí, debido a que constituyó una intervención armada de nuestra Marina de Guerra dentro del propio territorio estadounidense, requerida por las circunstancias imperantes en el antedicho lugar.

Sabido es que la llamada "fiebre del oro" llegó a su clímax en el año 1849 en el estado de California. En él existía una considerable colonia peruana, a la par que diversos buques mercantes nuestros abandonados por sus tripulaciones.

Con el fin de proteger los intereses de dichos compatriotas, el Presidente Castilla envió a San Francisco el bergantín de guerra *Gamarra* al mando del Capitán de Fragata José María Silva Rodríguez. Por diversos hechos que se venían repitiendo y que requerían su presencia, la estadía del buque se prolongó aproximadamente diez meses; durante esta larga permanencia satisfizo todos sus ob-

jetivos principales en cumplimiento de la misión que se le había encomendado... "una noche estalló un motín en tierra de grandes proporciones que las autoridades no pudieron sofocar y tuvieron que solicitar ayuda a los buques de guerra extranjeros surtos en esa bahía. Entre éstos estaba la *Gamarra* (sic, era un bergantín) del cual se desembarcó un destacamento armado que ayudó a poner orden en la ciudad, habiendo destacado el contingente peruano por su orden y disciplina"¹⁸.

Respecto del bergantín *Gamarra*, apuntó el historiador naval Rosendo Melo: "La primera vez que se encuentra en libros el nombre del bergantín *Gamarra* es en 1847. Lo manda el Capitán de Fragata Silva Rodríguez en aguas territoriales de Bolivia, en donde permanece diez meses por efectos de interdicción con esa república. A ese servicio se llamó campaña de Bolivia. En esa campaña este bergantín sirvió de capitana, pues en su mástil flameaba la insignia del comandante de escuadra, que lo era el Capitán de Navío Francisco Forcelledo"¹⁹.

OTRAS NUEVAS ADQUISICIONES NAVALES

El Mariscal Castilla, decidido a incrementar nuestra creciente escuadra, antes de finalizar su primer mandato presidencial y apenas comenzado el segundo (entre los años de 1850-1855) continuó su programa de adquisiciones en materia de naves modernas. Entre ellas puede citarse a la *Amazonas*, buque mixto (a vela y vapor) de 1,320 toneladas, así como la *Apurímac*, de 1,666 toneladas; ambas eran fragatas construídas en Inglaterra y, sus primeros Comandantes fueron el Capitán de Fragata Francisco Sanz y el ya Capitán de Navío, José María Silva Rodríguez.

También ordenó la construcción de las cañoneras *Loa* y *Tumbes*, buques de menor tonelaje que los anteriormente mencionados, barcos que navegaron hasta el Callao —vía Magallanes— al mando de los Capitanes de Corbeta Hercilio Cabieses e Ignacio Dueñas respectivamente, arribando al Perú durante el año de 1855.

La visión del Gran Mariscal Castilla acerca del poder naval fue pues, desde sus inicios, amplísima y modernista en su esencia y extensión. A partir del primer año de su gobierno (1846), ya su Ministro de Guerra y Marina, el General don José Rufino Echenique, recibió la orden de elevar al Congreso Nacional un proyecto de ley, con el fin de que éste autorizara al Poder Ejecutivo para efectuar adquisiciones navales más a tono con el creciente progreso de buques y armas. Echando una mirada retrospectiva hacia aquella fecha citada arriba, el autor se permite reproducir el principal fragmento de la nota que acompañó a dicho documento oficial. Sus párrafos textuales rezaban así:

"...los objetos principales de nuestra Marina Militar son, en primer lugar servir a la defensa de la nación en los casos de guerra; y, en segundo lugar, proteger a nuestra Marina Mercante en su libre intercurso y en la preservación de las inmunidades que el derecho concede a los buques de comercio.

No es pues posible *que ello permanezca en el estado en que este gobierno la encontró* y que nuestro creciente comercio marítimo esté a merced de agresiones imprevistas y *se hace necesario decidimos a invertir cantidades proporcionales del presupuesto de la nación, con el fin de adquirir elementos navales.*

Por otra parte el gobierno cree *que para crear y desarrollar una Marina eficaz* debe dotársele de los elementos modernos, y, en este sentido, atendiendo a los informes de los capacitados para emitir una opinión, *ha resuelto que en adelante sean de vapor los buques de la Armada Peruana*". (Sic) (*).

No cabe duda pues, que a raíz de la promulgación de la ley que facultó al gobierno de Castilla y que le permitió invertir dineros para la construcción e incorporación del primer buque de guerra a vapor que tuvo nuestra escuadra —el *Rímac*, del cual ya se trató líneas arriba— el tesonero y visionario afán de Castilla prosiguió en forma indesmayable para renovar sus efectivos.

Fue así que le siguió la fragata mixta *Amazonas* —también citada ya en forma somera— que deja resquicio para datos complementarios. "Su quilla fue colocada en 1850 en los astilleros de Wigram, Inglaterra. Su desplazamiento 1,320 toneladas. Su armamento: 26 cañones de 32, 6 de 64 y 1 de 120. A los tres años de comenzada a construir, en 1853, llegó al Callao trayendo a su bordo a 15 oficiales egresados de diversas escuelas de instrucción de la Marina de Francia"²⁰.

OTROS ACAECERES MARITIMOS; EL LARGO PERIPLO DE LA AMAZONAS

El vasto plan de Castilla para incrementar la importancia del Perú en el mar no se limitó únicamente al aspecto militar propiamente dicho. Nuestra Marina Mercante, gracias a la derogación del monopolio que para la navegación a vapor a lo largo de nuestras aguas habíase concedido anteriormente a una compañía extranjera, mejoró súbitamente y en forma rápida, a punto tal que, en el año de

(*) Archivo del Ministerio de RR.EE. del Perú. Fotocopias: cortesía del Sr. Embajador Enrique Gonzales Dittoni.—El autor ha hecho resaltar —en letra cursiva— las ideas más significativas.

1849, nuestra patria contaba con nada menos que 91 buques preparados para ejercer la navegación de altura.

La escuadra nacional crecía y era preciso abordar, en forma integral, todos los problemas que esa madurez naval traía aparejados. Durante su primer gobierno Castilla reorganizó la Escuela Central Náutica; destacó a jefes y oficiales para la realización de diversos trabajos científicos, tal por ejemplo la Expedición Carrasco-Castelnau para explorar nuestra región selvática; otros fueron a Francia, a atender cursos de especialidades; creó el Apostadero Naval de Paita y emprendió diversas obras de interés vital para la Marina, que comenzaba a renovarse y que constituía su principal orgullo de gobernante visionario y patriota²¹.

El naufragio de la fragata de guerra Mercedes.— En los últimos días del mes de abril de 1853, la fragata *Mercedes* bajo el mando del Capitán de Navío don Juan Noel Lastra, arribó al puerto de Casma para embarcar un contingente de reclutas militares. Designado dicho barco para prácticas de guardiamarinas, había sido eventualmente puesto a las órdenes del General don José Allende.

Una vez efectuado el embarco y habiendo arribado ya al citado puerto el vapor de guerra *Rímac* —que remolcaría a la fragata hasta que llegara al Callao— el jefe militar, Allende, dispuso el zarpe de ambos buques de inmediato y aunque fuera a medianoche, no obstante el peligro que ello representaba y pese a las razones de carácter profesional que le expuso el Comandante Noel Lastra.

A las 23.30 horas del 1º de mayo, con buena parte de las velas sin envergar y tenerlas listas para cualquier emergencia, se pasó el remolque al *Rímac* y ambos buques salieron de la rada de Casma. Habiendo franqueado la boca del puerto, la fuerte corriente del paraje, el viento fresco reinante y las inevitables estrepadas usuales en ese tipo de faenas hicieron faltar el remolque. Pasada una nueva espía, ésta se volvió a romper.

La lobreguez de la noche aunándose al abatimiento que sobre los arrecifes rocosos sufría el casco de la *Mercedes*, hizo cundir el pánico entre los numerosos pasajeros que transportaba el barco —entre los cuales había mujeres y niños— mientras los oficiales, tratando de imponer orden y serenidad para envergar algunas velas y así contrarrestar los efectos de la corriente, procuraban disminuir o anular el riesgo de colisionar con el peligro más cercano: la llamada roca Negra, erizada de agudos y afilados relieves muy peligrosos.

Mas tanto el esfuerzo del Comandante Noel, cuanto el de sus oficiales y tripulantes resultaron vanos. Rasgada la obra viva del casco al producirse el impacto, la *Mercedes* comenzó a inundarse y hundirse sin remedio, mientras arriábanse aceleradamente sus botes para salvar el mayor número posible de vidas en circunstancias tan

adversas. La rapidez del naufragio fue tal, que de ochocientas personas —entre marinos, militares, mujeres y niños— sólo alcanzaron a sobrevivir un centenar de ellos; entre éstos, su esposa y un esclavo quien, con lágrimas en los ojos, le suplicaba que abandonara la fragata.

Su respuesta fue homérica, sacrificada y valiente:

—“El Comandante de un buque de guerra no debe sobrevivir a su pérdida. . . ¡su deber es hundirse con su barco!”

“El 10 de mayo de 1853, el Gobierno expidió un Decreto Supremo honrando la memoria de Noel; disponiendo que el vapor *Rímac* llevara su nombre y que su retrato, adquirido por el Estado, se colocara en las cámaras de oficiales de nuestros buques de guerra”²².

Según parece —salvando errores u omisiones que pudieran existir— el meollo del documento arriba citado no se llegó a cumplir.

El naufragio del vapor de guerra Rímac.— Dos años más tarde (el 1º de marzo de 1855), el vapor de guerra *Rímac* —que conservaba su nombre inicial aún, sin que se le hubiera cambiado por el de *Noel* como estaba ordenado— naufragó al encallar en los arrecifes iqueños aledaños a Punta San Juan (llamada también Punta Parada).

“Al mando del Capitán de Corbeta Carlos Castro iba el *Rímac* en viaje del Callao a Islay conduciendo unos cuatrocientos pasajeros: licenciados del ejército, mujeres, agregados, etc., además de su tripulación. Estaba de guardia, en la madrugada, el Alférez de Fragata Parcemón Echeandía y el piloto Pedro Fuxá encargado de la derrota, cuando de pronto quedó el buque montado sobre el arrecife; sin duda por descuido”²³.

Teniendo a la vista los documentos originales que se ocupan de este naufragio (Archivo General de Marina: Museo Naval del Perú), al estudiar su parte histórica —y especialmente el Acta del Consejo de Guerra del 1º de octubre de 1855— el autor debe afirmar, concretamente, que el Oficial de Guardia, citado por el historiador Vegas García como principal responsable de la tragedia a la par del Comandante del *Rímac*, no fue el Alférez de Fragata Parcemón Echeandía, sino su colega del mismo grado: Prudencio León. La rosa náutica del compás magnético, que venía dando correctamente el rumbo ordenado mediante su Línea de Fe, *varió unas dos o tres veces hacia babor inexplicablemente, obligando al timonel a ronzar la caña para conservar la dirección debida.*

Dicha anomalía, ni fue considerada como un peligro por el Alférez León ni comunicada al Comandante Castro, por lo que éste aseguró —ocho minutos antes del choque con los arrecifes— tanto al General D. Fernando Albizuri como al Coronel D. Manuel Manríquez, que el rumbo seguido era el correcto y se mostró satisfecho de sus cálculos náuticos.

“Sin embargo, el buque que al decir de su Capitán iba navegando tan de acuerdo con la técnica marinera, de improviso impactó sobre los arrecifes escondidos entre la calina que cubría la costa, inundándose sin remedio”²⁴.

Al ocurrir aquel naufragio perecieron ahogados unos doce hombres, de los novecientos que se hallaban embarcados —incluyendo a la dotación del buque, diversos pasajeros y un batallón de infantería que viajaba para desembarcarse en Islay— pero, luego de perderse el *Rímac* total y definitivamente, los naufragos tuvieron que recorrer presas de hambre, la sed, la debilidad y la fatiga, una larguísima jornada a pie hasta lograr su salvación y llegar a Chaviña, Chocavento o Acarí. Ricardo Palma, quien con el grado de Teniente Segundo era a la sazón Contador del vapor desaparecido, consignó en sus “Tradiciones Peruanas” que tales padecimientos “dieron cuenta de sesenta y seis naufragos”²⁵.

El Consejo de Guerra que decidió sobre el caso inició su labor el 1° de octubre de 1855. Presidido por el Comandante General de Marina don José María Raygada (quien también era Prefecto del Callao y General del Ejército del Perú), estuvo integrado por marinos y militares. Entre los primeros, los Capitanes de Navío José Boterín, Pedro Roel, y los Capitanes de Fragata Damián Alzamora y Tomás Ríos. Los militares eran dos: Coroneles Ignacio Lanao y José María Tejada. El Auditor de Marina fue don Mariano Felipe Paz Soldán.

Las sentencias fueron duras. Al Comandante Carlos Castro se le privó de su empleo, diósele de baja de la Armada Nacional y se le condenó a dos meses de prisión en la Fortaleza del Callao. Al Alférez Prudencio León, se le privó también de su empleo. A los demás oficiales se les trasladó por dos años al Colegio Naval, con medio sueldo para su docencia, para que estudiaran como alumnos los principios y deberes de su profesión.

Hubo cuatro honrosas excepciones: la del Teniente Segundo D. Ricardo Pimentel (quien, a riesgo de su vida, aseguró la boza de uno de los botes a las rocas playeras y con ello permitió el salvamento de muchos naufragos). También quedaron “exceptuados de esta penitencia...”, el Contador D. Ricardo Palma y Maquinista D. Carlos Daques y D. Carlos Arnold, por haber sido los únicos que cumplieron con su deber y a los que se destinará de preferencia a los buques de la Escuadra, en las vacantes que hubiere”²⁶.

Respecto del naufragio del *Rímac* apuntó Vegas García: “El piloto Fuxá, al declarar, negó descuido y atribuyó a fuerte corriente el siniestro”²⁷. Sea como fuere, prosiguió, “el sitio es peligroso pues en ese mismo arrecife naufragó, treinta años después, el trasatlántico italiano *Italia*”²⁸.

Mas como el ansia de interpretación de la historia se halla tan intensamente arraigada, el campo hipotético siempre continuará desbrozando obstáculos quizás inevitables en procura de la verdad. Si la causa del naufragio fue sin duda un rumbo errado, cabe recordar al lector que tanto el *Rimac* como el *Italia* naufragaron frente a un litoral de inmensa riqueza ferrosa: el de Marcona y Acarí. Que ambos barcos poseían compases magnéticos y que estos instrumentos náuticos pueden ser afectados por la variación magnética lugareña, modificada y variable a través de los tiempos en sus líneas de fuerza, hasta parecer una suerte de imanes permanentes cuyas confusas atracciones varían con los movimientos sísmicos tan frecuentes en el país. Finalmente, que aquel Consejo de Guerra reunido en octubre de 1855 hallábase muy lejos de imaginarse que, setenta y ocho años más tarde (1933) se iniciaría la explotación en grande de hierro que masivamente se encontró en los yacimientos de Marcona y Acarí.

El largo periplo de la Amazonas.— Un acontecimiento de singular importancia para la Marina de Guerra del Perú en la época de que nos ocupamos, fue el viaje alrededor del mundo de la fragata *Amazonas*.

Dicha nave zarpó del Callao el 25 de octubre de 1856 al mando de un experto hombre de mar: el Capitán de Navío D. José Boterín. Este Comandante, después de un prolongado receso del servicio activo que por razones políticas había marginado a muchos jefes y oficiales —durante el anárquico período que sobrevino a la derrota y muerte del General Gamarra en Ingavi, Bolivia— se había reincorporado a la Institución nuevamente.

Respecto del reinicio de sus actividades en nuestra Marina de Guerra; apuntó el historiador naval Rosendo Melo: "... , había servido el Comandante Boterín la Comandancia General de Marina desde 1840 y luego hasta 1846 la Jefatura Militar de Lima (sic). Desde este último año tomó el mando de la fragata *Alaiza* (sic) para pasar luego como jefe del apostadero de Payta (sic), del cual fue llamado para tomar el mando de la fragata, especialmente honroso con motivo del viaje que emprendía"²⁹.

Durante su largo periplo la *Amazonas* tocó en los puertos de Hong Kong, Calcuta, isla Santa Elena, Plymouth, Londres, Río de Janeiro, Talcahuano y Arica, llegando al Callao el 28 de myo de 1858. "El viaje fue muy accidentado pero sirvió como un medio excelente de entrenamiento para todo su personal, aparte de hacer conocer el nombre del Perú por lejanas tierras"³⁰.

En Hong Kong —por encontrarse en guerra la China contra el Imperio Británico— la *Amazonas* no pudo carenarse; debido a ello prosiguió hasta Calcuta donde limpió sus fondos y efectuó algunas reparaciones de poca monta, además de renovar jarcias y repartir

trabajos que incluyeron hasta el cambio de cubiertas, tratándose de renovación de materiales y rumbos dañados que así lo exigían. Por tales consideraciones, habiendo arribado a Calcuta el 6 de febrero de 1857, su estadía en dicho puerto se prolongó dos meses y medio.

"El cólera hacía estragos por esa época en el Asia y los habitantes morían por miles. Víctimas de aquella peste murieron a bordo el cirujano D. Juan Esquivel, el Guardiamarina Neriberto de la Torre Ugarte y 38 hombres"³¹.

Recién el 28 de abril de 1857 pudo la *Amazonas* hacerse a la mar nuevamente, arrumbando hacia el Sur Oeste en sentido general con el fin de contornear el Cabo de Buena Esperanza —derrota que efectuó sin fuertes tropiezos— empleando 74 días en su navegación (58 fueron a vela y 16 empleando vapor), hasta recalar en la isla de Santa Elena por víveres y aguada fresca el 10 de julio. Las próximas escalas fueron en Plymouth y Londres. En este último puerto británico tuvo una larga estadía para terminar reparaciones y alistar su artillería en todo sentido, trabajos que demoraron 139 días en total. Allí la *Amazonas* cambió de comando y Boterín fue reemplazado por su segundo comandante, el Capitán de Fragata D. Francisco Sáenz, debido a que el titular había sido llamado al Perú pues la patria requería sus servicios. También se incorporó a la dotación el Cirujano D. Domingo Castañeda (para ocupar la vacante del fallecido doctor Esquivel), a la par que fueron desembarcados —también por órdenes de Lima— cinco oficiales entre marinos y militares.

En nuestro país habíase producido una revolución contra el régimen del Mariscal Castilla al finalizar el año anterior (16 de noviembre de 1856), encabezada por el General Vivanco. A dicho movimiento político se plegaron la fragata *Apurímac*, el *Loa* y el *Tumbes*, embarcándose en ellos las tropas insurgentes. Más tarde: el *Lerzundi* y el *Sachaca* que Vivanco había capturado y traído desde Chile. Castilla ofreció recompensar con fuertes sumas de dinero a quienes capturasen los tres primeros barcos arriba citados. Las órdenes para Boterín como otras que se verán a continuación, surgieron ante la necesidad de combatir a los insurgentes.

Continuando con su viaje alrededor del mundo, la *Amazonas* regresó a Plymouth donde permaneció desde el 16 de enero de 1858 hasta el 28 del mismo mes, zarpando luego para cruzar el Atlántico y arrumbar hacia Río de Janeiro (Brasil) puerto al que arribó el 7 de marzo. Allí le esperaba una sorpresa: el Capitán de Navío don Ignacio Mariátegui Tellería —nombrado por Castilla Comandante General de la Escuadra leal a su gobierno— asumiría el mando de las unidades navales que, trasladándose al Pacífico, batirían a los buques sublevados en favor del General D. Manuel Ignacio Vivan-

co. Este caudillo militar, después de haber sido derrotado en la batalla de La Palma y refugiándose en Chile, volvió a las andadas esta vez trasladándose a Arequipa y encabezando una nueva revolución que le proclamó Jefe Supremo el 1º de noviembre de 1856 y a la cual, como se ha visto, se plegó buena parte de la escuadra así como algunos distinguidos marinos como Montero, Grau, Astete y Pimentel. Vivanco continuó su campaña hacia el norte atacando el Callao el 7 de abril de 1857 con mala fortuna, lo que le obligó a regresar hacia su acuartelamiento general arequipeño, para proseguir la lucha por el poder político ya entrado el año de 1858.

Estas circunstancias se citan —dentro del confuso y agitado panorama político de aquella época— como una suerte de justificación para interpretar, con mayor claridad, tanto la narrativa histórica cuanto el imprevisto embarco del Capitán de Navío Mariátegui Tellería a bordo de la fragata *Amazonas*, en Río de Janeiro y en compañía de los Tenientes Primeros Manuel Ferreyros, Samuel Palacios y Julio Tellería, oficiales todos ellos que habiendo zarpado del Callao junto con su jefe hasta Valparaíso, para luego continuar a Buenos Aires y de allí al primer puerto brasileño en cumplimiento de su urgente misión.

Luego de que el Capitán de Navío don Ignacio Mariátegui se hizo cargo del mando de la *Amazonas* en Río de Janeiro, se comenzó el alistamiento de aquel buque como era lo indicado.

“Después de pertrechar la nave en son de guerra, salieron de Río de Janeiro hacia el Pacífico donde debían buscar al *Apurímac*. Pasaron el Estrecho de Magallanes llegando a Talcahuano el 1º de mayo por la noche; allí supieron que el *Apurímac* se había rendido y que Arequipa había sido tomada por las fuerzas de Castilla”³².

Días después del zarpe de Río de Janeiro falleció en la mar el Oficial Instructor de los Guardiamarinas, Teniente Segundo don Cayetano Luna. Con los honores de reglamento, su cadáver fue arrojado al mar.

“La *Amazonas* salió de Talcahuano el 5 de mayo y llegó a Arica el 15 del mismo mes. De Arica zarpó el 23 de mayo y llegó al Callao a la vela el día 28”.

“Este viaje de 19 meses y tres días fue de sumo provecho para la instrucción marinera de los 17 Guardiamarinas, que después de haber navegado 41,277 millas (según la corredera) y de haber capeado tres temporales, se hicieron verdaderos hombres de mar. Soportaron presiones barométricas desde 736 hasta 775 m/m, y temperaturas desde 7º C hasta 33ºC; en la mar —entiéndase: miembros de la dotación— murieron 20 y en puerto 46 hombres”³³.

A manera de colofón ampliatorio, registramos los nombres de los 17 alumnos Guardiamarinas: Ulises Delboy, Federico Palacios, Eduardo Rojas, Juan B. Cobián, Neriberto Ugarte (fallecido), Gre-

gorio Pérez, Benjamín Valle, Enrique Calmet, Eduardo Saravia, Salomé Porras, Mariano La Torre, Guillermo Black, Leandro Mariátegui, Rómulo Espinar, Juan Aliaga, Toribio Raygada y Francisco Gonzales.

La histórica fragata *Amazonas* —primer buque de nuestra Marina de Guerra que dio la vuelta al mundo (1856-1858), durante el Segundo Gobierno del Presidente de la República, Gran Mariscal D. Ramón Castilla Marquesado, era un barco mixto de una sola hélice, y, por la razón de llevar aparejo de fragata, podía navegar tanto empleando su velamen cuanto utilizando vapor de agua como fuerza propulsora. Construido en el puerto de Londres (astillero de Wigram) en 1852 —su quilla habíase colocado el año de 1850— arribó al Callao en 1853. Marinado debidamente y en son de guerra, llegó a contar con 26 cañones de a 32 libras (13 por banda, en trone-ras); 6 cañones de 64 libras en el combés (espacio intermedio, entre los palos trinquete y mayor), además de una coliza giratoria de a 120 libras en popa (para defensa del alcázar, cuando el enemigo seguía sus aguas). Su desplazamiento normal era de 1,320 toneladas.

A su arribo al Callao e incorporada ya a la escuadra que se hallaba incrementando con empeño el gobierno de Castilla, éste había adquirido —mientras la *Amazonas* estaba de viaje, en 1856— tres nuevos buques de guerra a vapor: el *Noel*, el *Lerzundi* y el *Sachaca*. Nuestra fuerza naval crecía inexorablemente.

EL CONFLICTO CON EL ECUADOR (1858-1860)

Al promulgarse por ley, el 26 de noviembre de 1853, la libre navegación en todos los afluentes septentrionales del río Amazonas, como el Morona, Pastaza, Tigre, Curaray, Naucana, Napo, Putumayo y otros (a los que se denominaba "ecuatorianos", tal vez por constituir inyecciones de agua que aumentaban el caudal del monarca de los ríos), la República del Ecuador, malinterpretando aquel instrumento legal llegó al extremo de ceder —como si fueran de su propiedad— territorios peruanos a los tenedores de la Deuda Externa de aquel país. Este dislate comenzó a producirse cuatro años más tarde de aparecer la ley arriba mencionada: el 21 de septiembre de 1857.

Nuestra Cancillería reclamó oficialmente a la del país vecino, no una sino varias veces, acerca del injustificable procedimiento que trataba de legalizar el gobierno ecuatoriano sin que los resultados fuesen satisfactorios. "Nos basábamos en el UTI POSSIDETIS JURIS de 1810, aceptando como regla para la demarcación territorial de las repúblicas americanas, así como en que por los actos de libre determinación de las poblaciones oriundas, nos pertenecían to-

das las zonas, antes incluidas, en la antigua Comandancia de Maynas y en el Gobierno de Quijos" ³⁴.

"En el Congreso de Angostura de 1819, esto es decir, en los albores mismos de nuestra independencia, al acordarse la unión de Venezuela y Nueva Granada, se estableció que los territorios que se reconocerían a dichos Estados serían los mismos que había tenido la Capitanía General de Venezuela y el Virreinato de Nueva Granada. Como principio demarcatorio para las repúblicas en formación se adoptó el antiguo interdicto posesorio de Roma, el mismo que "protegía al poseedor actual cuya posesión estuviere exenta de todo vicio". Igualmente, Simón Bolívar, en sus instrucciones a Joaquín Mosquera, consignó que los nuevos Estados no entrarían en negociaciones con Su Majestad Católica, sino sobre la base de la integridad de sus respectivos territorios", tal "como estaban demarcados en 1810" ³⁵.

Ante la infructuosa gestión diplomática, el Presidente Castilla resolvió nombrar Comandante General de la Escuadra al Contralmirante don Ignacio Mariátegui Tellería, otorgándole amplias facilidades para organizar una expedición naval con el fin de dar solución al entredicho provocado por el Gobierno del Ecuador. Dicha fuerza de tarea quedó conformada como se indica:

BUQUES DE GUERRA ARTILLERIA COMANDANTES

Fragata <i>Amazonas</i> (insig.)	33 cañones	C. de F. F. Sáenz
" <i>Apurímac</i>	34 "	C. de N. J. Silva Rodríguez
Goleta <i>Loa</i>	4 "	C. de F. H. Cabieses.
" <i>Tumbes</i>	2 "	C. de C. I. Dueñas.
Vapor <i>Ucayali</i>	6 "	C. de N. J. M. García.
" <i>Sachaca</i>	1 "	C. de C. E. Díaz.
" <i>Huaraz</i>	2 "	C. de F. D. de la Haza.
Bergant. <i>Guise</i> (a vela)	12 "	C. de N. A. de la Haza

Además fueron alistadas las lanchas cañoneras *Callao* y *Amazonas*. Integraban la División de Transportes el vapor *Caupolicán*, junto con los buques a vela *General Plaza*, *Iquique*, *Arica*, *Vigilante*, *Martina* y *Tirone*, bajo el mando de los Capitanes de Corbeta Castillo, Casanova, Arriola, Escurra, Muñoz, Ríos y del Teniente Zanoni, respectivamente.

Con fecha 26 de octubre de 1858, decretó el Perú "el bloqueo de todos los puertos, bahías, caletas y desembarcaderos del Ecuador", procediéndose en consecuencia ³⁶. Esta determinación se fundaba en que el Ecuador "había contratado la enajenación de extensos territorios pertenecientes al Perú", así como en "las gratuitas

injurias vertidas contra la nación", negándose a ofrecer disculpas al Perú³⁷.

Para llevar a cabo en forma efectiva la decisión de iniciar una expedición sobre Guayaquil, el gobierno del Presidente Castilla dictó rápidamente las órdenes y disposiciones convenientes con el fin de realizar una operación conjunta, trasladando hacia el norte —por vía marítima, en transportes convoyados por buques de guerra— a los siete u ocho mil hombres del ejército que se hallaban listos a emprender la campaña terrestre, llevando a dichas tropas primero hasta Paita y posteriormente hacia Guayaquil.

Aunque el decreto correspondiente al bloqueo total que ya se mencionó líneas arriba fue emitido el 28 de octubre de 1858, ya la fragata *Amazonas* (como barco insignia y llevando a su bordo al Comandante General de la Escuadra, Contralmirante D. Ignacio Mariátegui), habíase adelantado desde el mes de agosto a vigilar la entrada a Guayaquil; mientras tanto, los buques restantes permanecían en aguas inmediatas a las islas Galápagos. Como dicha presión naval no se tradujo en resultados tangibles —por el divisionismo interno ecuatoriano en su política privada— "salió toda la Escuadra y, a la vez que estrechó el bloque, se ocupó en convoyar a los transportes que llevaron al Ejército de invasión"³⁸. Hubo un caso raro; el del *Tumbes*.

Por esa época y durante una de sus singladuras hacia el sur, esa goleta "descubrió en Pabellón de Pica tres buques cargando guano, y el *Tumbes*, su Comandante I. Dueñas, capturó esos buques que eran los barcos *Arica* e *Iquique* y la fragata *General Plaza*, los que se decomisaron, agregándolos al servicio del Estado"³⁹.

El Gran Mariscal Castilla, una vez que dejó el Callao para viajar al probable teatro de operaciones norteño y arribó a Paita, resolvió constituirse en el lugar de los acontecimientos y verificar por sí mismo las condiciones existentes, desde que habiendo asumido el mando supremo del Ejército y la Armada al llegar a su Cuartel General paitaño, resultaba indispensable conocer de cerca la situación real imperante, para proceder en consecuencia. Habiendo zarpado del Callao el 30 de septiembre de 1859, el convoy de buques que le trasladó al Norte debió fondear en la bahía paitaña en los primeros días del mes de octubre.

"En el *Tumbes* —apuntó Vegas García— fue personalmente a Guayaquil para cerciorarse de la situación política del Ecuador y al saber que existían dos gobiernos regresó a Payta (sic) en donde había establecido el Cuartel General y declaró "conveniente suspender las operaciones militares, porque no es decoroso emplear las armas del Perú contra las distintas autoridades que gobiernan aquella república"⁴⁰. Y a la vez ofició a éstas para que, poniendo término a rencillas íntimas se unieran con el fin de tener con quien tratar.

Así fue como llevó Castilla a nuestra flota hasta las costas vecinas del Ecuador; así como, sin derramar una gota de sangre del contrario, ocupó sus puertos y ejerció la imprescindible coacción con una bonhomía que diversos historiadores, políticos y militares han criticado posteriormente porque, aún asistiéndole la razón y poseyendo la fuerza que en última instancia pudo emplear para reclamar los derechos del Perú, no utilizó el indiscutible poder naval y militar bajo su mando para lograr sus propósitos. En aquella ocasión, la bota de Castilla fue la más humana y ecuánime que pudo asentarse en territorios hostiles a su patria.

"Alguien llamó eso un paseo militar, ostentación pueril de fuerzas que, sin haber causado daño alguno, si no antes bien provechos efectivos, acaso ha contribuido a entibiar los vínculos afectuosos que un día nos unieron a los héroes de Pichincha, a los refundidos con nosotros en la felizmente fracasada gran república vitalicia".

"La actividad inusitada que esa movilización de tropas, en número relativamente considerable, impuso a los buques, que debían atender a su aprovisionamiento y seguridad, a la vigilancia en el Golfo y al bloqueo en Guayaquil; forman un haz de hechos conocidos con el nombre de campaña del Ecuador"⁴¹.

El 25 de enero de 1860 se firmó el tratado de Mapasingue que, en forma sintetizada, fuera de dar amplias satisfacciones al Perú y disponer que se rindieran honores a su pabellón, declaraba la nulidad —en forma bilateral y reconocida por el Ecuador— de la cesión que ilegalmente había hecho este país de territorios peruanos en Quijos y Canelos. En conclusión: ausencia de razones para seguir manteniendo la ocupación territorial de Guayaquil.

CASTILLA: OTRAS INQUIETUDES NAVALES

Casi al finalizar el Segundo Gobierno de Castilla, los astilleros norteamericanos —y con motivo de la Guerra Civil habida entre los Estados del Norte contra los del Sur— habían logrado construir y probar prácticamente dos nuevos y revolucionarios tipos de buques: blindados como la fragata *Merrimac* y baterías propulsadas como el *Ericsson Monitor*.

Sabiéndose ya en Lima la fama recién adquirida por ambas clases de buques —tipo monitor y fragata blindada— en los combates llevados a cabo frente a las costas de Virginia, durante la primavera correspondiente al año 1862, los afanes del Presidente Castilla por innovar nuestra escuadra con los más modernos elementos cobraron nuevos bríos al reflexionar sobre la noticia que, en su esencia, resultaba por demás explícita y conveniente para el Perú: "Habiendo echado a pique a la *Cumberland* y rendido a la *Congress*, el *Monitor* resultó indemne después de más de cinco horas de espanto-

so cañoneo. No sucedió lo mismo con la *Merrimac* —nave blindada— que terminó la lucha con la popa destrozada, debido a las furiosas acometidas de su pequeño mas potente adversario. Debe hacerse notar que el *monitor* —barco de guerra experimental y construido por Ericsson— demostró a las potencias navales del mundo una urgente necesidad: la de cambiar el diseño de los buques de combate, tornándolos, a la vez, acorazados y de bajo bordo⁴².

También, que la fragata *Merrimac* —poseyendo la ventaja que le daba el blindaje de su obra viva, en ambas bandas, tanto a babor cuanto a estribor— no fue hundida sino quedó fuertemente averiada, por terminar el combate con su popa destrozada (carente de blindaje) y, por lo tanto, inhabilitada para continuar luchando.

En virtud de los antecedentes arriba expuestos, el Presidente D. Ramón Castilla dispuso que su Ministro de Guerra y Marina, General D. Nicolás Freire, enviara al de Relaciones Exteriores un oficio cuyo texto fragmentado se reproduce textualmente a continuación, conservando el meollo que compendia la intención de Castilla:

“Sr. Mtro de Estado en el Despacho de Rel. Exteriores:

Deseando S.E. el Presidente obtener para el servicio de la República un vapor blindado de las dimensiones y poder de la fragata *Merrimac* (Virginia) y una batería *Ericsson Monitor*, ha dispuesto me dirija a V.S., a fin de que por su despacho se preenga a nuestro representante en los Estados Unidos del Norte, se ponga en contacto con el ingeniero Ericsson, con el objeto de proyectar la construcción de las mencionadas embarcaciones, consultando las mejoras de que hayan sido susceptibles y la traslación de ellas al Pacífico, ya sea aparejadas y blindadas de modo que no ofrezca peligro en su navegación, o trayendo las blindaduras para ponerlas en cualesquiera de los puertos del Perú; en cuyo caso deberían venir los operarios necesarios, remitidos por Ericsson, para colocarlas con la perfección debida.

En su consecuencia quiere S.E. que a vuelta de vapor, si posible le fuera a nuestro mencionado representante, remita a este despacho, los planos de las citadas fragata y batería, con las especificaciones, proyectos de contrato y presupuestos para en su vista resolver lo conveniente.

Igualmente desea S.E. sean blindados los vapores, fragata *Callao* una vez que se halle a flote, *Loa* y *Tumbes* con cuyo fin en el próximo vapor se le remitirán a dicho representante los planos de estos buques, para que por la factoría del mismo ingeniero Ericsson, se construyan las correspondientes planchas para que sean colocadas en el puerto del Callao.

El Gobierno oportunamente remitirá a E.U. un jefe para la inspección de las obras que con tal motivo deben ejecutarse (sic).

Dios gue a V. S.

NICOLAS FREIRE

Lima, Abril 29 de 1862.

*Remítase original Ministro
Residente del Perú en los
Estados Unidos.*

RIBEIRO⁴³.

Tanto la voluntad peruana para renovar el material naval que poseíamos por ese entonces, cuanto las respuestas y acciones que se tomaron para llevar adelante lo proyectado fueron rápidas. Dentro de los dos meses siguientes no sólo se estableció el contacto con Ericsson y éste hizo llegar a nuestra Legación el correspondiente presupuesto, sino que también se dispuso el viaje a los Estados Unidos de Norteamérica del Capitán de Fragata don Amaro G. Tizón así como del Teniente Primero don Juan Pardo de Zela, con instrucciones completas para llevar a cabo su misión, adelantándoseles por 6 meses (de julio a diciembre inclusive la suma de 3,146 pesos, con 3 reales), cantidad que cubría, a la par de sus haberes en el arriba indicado lapso, el valor de 3 meses adicionales —sin cargo alguno— “aplicables a los gastos de establecimiento y movilidad en el desempeño de su comisión (sic)”⁴⁴.

La respuesta escrita de Ericsson —que decidió el envío de los marinos antes citados— sintetizando su texto en idioma inglés, por ser extenso en datos numéricos y especificaciones emanadas de la Sala de Gálivos de su factoría, decía así:

“New York May 29th 1862.

Gentlemen

Agreeable to your request I have now to state, that I am willing to construct for your Government two Armor Clad Iron Steam vessels of war with revolving turrets on the Monitor system. These vessels to be precisely similar to the six vessels of this class which I am now building for the United States Government.

The leading dimensions are as follows:

Extreme length on deck	200 feet
Extreme beam	45 feet

.....
.....

I agree to finish the vessels complete ready for service in all respects, excepting guns, ammunition coal and stores, for the

sum of *four hundred thousand dollars for each vessel* (*).

I further agree to have the vessels ready to this port on six months from the day of receiving orders from your Governments.

To Mefrs. Barreda C.

I am Gentleman, respectfully
Your obs. Servant.
J. ERICSSON

Escapan al conocimiento del autor las razones precisas por las cuales no llegó a convertirse en una realidad tangible el proyecto de Castilla. Las causas más probables habrían sido, en su criterio, la finalización de su Segundo Gobierno y la convocatoria a elecciones primarias que se hizo al terminar su mandato presidencial. Durante este lapso —que tuvo lugar exactamente en el año de 1862— bastantes preocupaciones hubo ya en el aspecto de organizar legalmente la entrega del Poder Ejecutivo, ya a través de la imposibilidad del saneamiento económico del erario —sin empeñar al país en gastos crecidos— para lograr que aquél, con la oportunidad debida, pasara a ser responsabilidad del nuevo gobernante que resultara elegido; ya también a causa de las imprevisibles jugadas del destino: habiéndose presentado como candidato para suceder a Castilla el Gran Mariscal Miguel San Román, quien competía a su vez con el Vicepresidente de la República, el Dr. don Juan Manuel del Mar, este último falleció durante las elecciones primarias, lo que dejó a San Román sin competidor y facilitó su elección por unanimidad. Proclamado por el Congreso como Presidente de la República el 29 de agosto de 1862, juró oficialmente desempeñar tan alto cargo el 24 de octubre y se hizo cargo del gobierno.

Sólo seis meses duró su mandato desde que, hallándose con la salud muy quebrantada como consecuencia de su agitada vida militar, el 3 de abril del año 1863 falleció en la villa de Chorrillos, a unos pocos kilómetros de la Capital. Como su primer Vicepresidente hallábase también mal de salud y reponiéndose en Europa, reemplazando a éste —que era el General Juan Antonio Pezet— quedó Encargado del Mando Supremo el Segundo Vicepresidente, General Pedro Diez Canseco. La breve acefalia en la Presidencia de la República duró solamente cosa de cuatro meses, pues avisado Pezet

* Las letras destacadas en cursiva se han impreso así a pedido del autor, para que aparezcan objetivamente el precio de 400,000 dólares norteamericanos que tendría cada buque.— Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. Datos facilitados por el Sr. Embajador Enrique Gonzales Dittoni.

de la muerte de San Román, retornó de Europa recibiendo de manos del encargado del mando, General Diez Canseco, los atributos del gobierno que le tocaba desempeñar y que inició el 5 de agosto de 1863 hasta que se terminase el período previsto, esto sería decir hasta el 24 de octubre de 1866 y se cumpliera a los 4 años establecidos.

Escaso tiempo transcurrió desde el comienzo de su mandato presidencial hasta que ocurrió el conocido "Incidente de Talambo" en Pacasmayo, en el que murió un súbdito español, Ormazábal, quedando heridos otros cuatro: Minen, Sorazu, Fano y Arteaga. Luego vendría la ocupación de las islas Chincha por el Almirante Pinzón el 14 de abril de 1864, que terminó con el Tratado Vivanco-Pareja del 27 de enero de 1865, en la primera faz de la incursión española a sus excolonias sudamericanas y como un pretexto para justificarla.

Todos estos acontecimientos —tan apretadamente narrados— impidieron, sin mayores dudas y dentro de una interpretación subjetiva de la historia en la segunda mitad del siglo XIX, continuar las negociaciones que había iniciado el Presidente Castilla en los Estados Unidos de Norteamérica con el fin de modernizar nuestra escuadra.

Posteriormente, y en lo que a adquisiciones navales se refiere, el Perú volvió los ojos hacia la vieja Europa, siguiendo las huellas ya trazadas por el visionario Presidente Castilla como se podrá apreciar en lo que resta del presente volumen.

Notas al capítulo X

1. ZULETA, CELSO... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920. p. 75.
2. BASADRE, JORGE y VALEGA, JOSE... *Historia General de los peruanos desde sus orígenes hasta el presente*. Lima, Sociedad Académica de Estudios Americanos, 1968. T. III ("El Perú republicano y la epopeya de su emancipación"). Pp. 344-355.
3. "EL PERUANO". Lima, 1839, ed. 30 de noviembre. T. II, Nº 66, p. 1.
4. JIMENEZ SALDIAS, MANUEL... *Consideraciones Generales sobre la Política Naval del Perú*. Revista de Marina Nº 2. Trabajo premiado en Concurso 1921-1922.
5. VARGAS UGARTE, RUBEN... *Historia General del Perú*. Barcelona, 1971. T. VIII, p. 272. I. G. Seix y Barral Hnos. S.A.
6. *Ibidem*. Op. cit.
7. ZULETA, CELSO... Op. cit. Pp. 75-76.
8. *Ibidem*. Pp. 76-77.
9. BASADRE, JORGE y VALEGA, JOSE... *Ibidem*. Op. cit., Pp. 354-355.
10. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, p. 15.
11. *Ibidem*.
12. BASADRE, JORGE y VALEGA, JOSE... *Ibidem*. Op. cit.
13. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima 1966. T. I, p. 74.
14. BASADRE, JORGE y VALEGA, JOSE... Op. cit. *Ibidem*.
15. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 76.
16. *Ibidem*.
17. MELO, ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Callao, 1980, p. 191 (Museo Naval del Perú. Reedición).
18. BUENAÑO MURO, JAVIER... *Resumen Histórico de nuestra Marina de Guerra*. Callao, 1963, p. 43. Talleres Tipográficos de la Marina.

19. MELO, ROSENDO... Op. cit., p. 190.
20. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 81.
21. Idem.
22. Ibídem. Op. cit., p. 91.
23. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 94.
24. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 93.
25. PALMA, RICARDO... *Tradiciones Peruanas Completas*. Madrid, 1961.- Vide: Prólogo (Edith Palma), p. XXXV. Ed. Aguilar.
26. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 95.—Vide: Archivo Histórico Museo Naval del Perú: "Rímac", vapor (1855); naufragio. Libros copiadores 250. Pp. 353, 496 y Reservado, referentes al Consejo de Guerra (1º de octubre de 1855), presidido por el Comandante General de Marina, D. José M. Raygada.
27. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 94
28. Idem.
29. MELO, ROSENDO... Op. cit., p. 195.
30. BUENAÑO MURO, JAVIER... Op. cit., p. 44.
31. BENITES, JUAN... La vuelta al Mundo de la Fragata "Amazonas". Revista de Marina, año 1961. Vol. Nº 271 (mayo y junio), p. 280. Año 47, Nº 3.
32. Ibídem., p. 281.
33. Idem.
34. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 82
35. Ibídem., Pp. 81-82.
36. Ibídem., p. 83.
37. Ibídem., p. 84.
38. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 97.
39. MELO, ROSENDO... Op. cit., p. 205.
40. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., Pp. 97-98
41. MELO, ROSENDO... Op. cit., p. 206.
42. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 159.
43. Ibídem. Pp. 78-79.
44. Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú... Fecha: 28 junio, 1862.— Transcripción a RR. EE. de un oficio, ya enviado al Ministerio de Hacienda, por el titular en el Despacho de Guerra y Marina; F.P. —Fotocopia Sr. Embajador, D. Enrique Gonzales Dittoni, año de 1964.

Capítulo XI

Nuestra Marina fluvial y lacustre: realización del Mariscal Castilla.

La odisea del vapor "Morona" y el conflicto internacional con el Brasil. La solitaria exploración del "Amazonas" hasta Nauta por Ferreyros. El nacimiento de nuestra Fuerza Naval en la Amazonía

NUESTRA MARINA FLUVIAL Y LACUSTRE: VISION DE CASTILLA

Quien como el Gran Mariscal D. Ramón Castilla supo comprender la necesidad de que nuestra patria contase con un poder naval para asegurar el libre ejercicio de su poder marítimo; quien como aquel gran gobernante tenía —a decir del historiador Jorge Basadre— la "conciencia de un Perú Naval", vióse también precisado a volcar su atención hacia la Hoya Amazónica y la extensa red fluvial navegable que la cruza, así como al binacional lago Titicaca cuyas aguas comparten tanto Bolivia como nuestro país.

"Castilla ordenó —durante su segundo gobierno: Presidente de la República (1857-1862)— la construcción de los vapores *Morona*, *Pastaza*, *Napo*, *Putumayo* y la lancha *Tambo* en Inglaterra. Los dos primeros, que eran buques pequeños de 750 toneladas y de buen porte (debido al poco calado que requieren los vapores fluviales: su desplazamiento corresponde a una obra muerta mayor que la considerada para los buques de mar), navegaron por sus propios medios desde Europa. Los restantes, fueron armados por piezas en el puerto brasileño de Belem (Pará). El acarreo respectivo lo hizo la fragata *Arica*. . . Asimismo, se contrató en el viejo continente la construcción desarmable de los vapores lacustres *Yavari* y *Yapurá*, destinados al Titicaca, los que llegaron al Perú en 1863. En el aspecto marítimo y naval no quedaba más por cubrir: Castilla había pensado en todo. . . Y ante la historia, la Marina de Guerra y la patria le quedaban perdurablemente agradecidas"¹.

"El día 7 de octubre del año 1862 arribaron al puerto brasileño de Belem (provincia de Pará) los vapores de guerra *Morona* y *Pastaza* que, navegando por sus propios medios, habían atravesado el océano Atlántico procedentes de Inglaterra en donde acababan de ser contruidos, probados y entregados oficialmente a nuestra patria"².

Los citados barcos fluviales hallábanse bajo el mando del Capitán de Fragata D. Manuel José Ferreyros —quien actuaba como jefe de aquella división además de comandar el *Morona*— y del Teniente Primero D. Guillermo L. Pareja, comandante del *Pastaza*.

Así pues, luego de recibir los buques, afirmar el pabellón peruano en ellos y alistarlos en todo sentido, habiendo dejado sus amarraderos del West India Docks en los que se terminó su construcción, zarparon del puerto de Londres para iniciar su travesía hacia América del Sur.

Salvada con felicidad la navegación a través del Atlántico y terminadas las singladuras respectivas, arribaron como ya se ha dicho, al puerto de Belem, internado poco más adentro del zócalo continental brasileño sin mayores dificultades y tras el practicaje de rigor. Una vez fondeados, tanto el comandante Ferreyros cuanto el teniente Pareja, cumplieron con las visitas protocolares a las autoridades del Imperio del Brasil en dicha zona, enterándolas acerca de la finalidad de su viaje así como sobre la misión que nuestro gobierno les había encomendado.

Por ser aquella la primera navegación fluvial que efectuarían con el fin de surcar el Amazonas, solamente el buque insignia (*Morona*) tenía el propósito de abastecerse en Belem. *El Pastaza* no lo haría, desde que se suponía que ambos vapores surcarían la antedicha arteria hasta el lado peruano, muy próximos el uno al otro y preparados para prestarse ayuda en caso necesario. De primera intención no se presentó dificultad alguna, porque inclusive hasta se embarcaron prácticos brasileños para el viaje de surcada (contra la corriente del río). Posteriormente tuvieron lugar entredichos y discrepancias entre ambas partes, tanto por no existir reglamentaciones específicas para entender el imprevisto caso —acerca del tránsito de buques de guerra— cuanto por la actitud decidida del comandante Ferreyros y la interpretación subjetiva del Presidente de la Provincia de Pará.

LA CONVENCION FLUVIAL DE 1858

El acuerdo internacional suscrito entre el Perú y Brasil el 22 de octubre del año 1858 (una suerte de tratado o convención que debería perfeccionarse con el pasar del tiempo), era de por sí un instrumento contractual bastante incompleto aún, cuando arriba-

ron al Pará por vez primera aquellos dos vapores de guerra peruanos: el *Morona* y el *Pastaza*. Su llegada constituyó pues un caso inesperado y nuevo para las autoridades brasileñas —a la par que una experiencia inicial para los marinos peruanos que los mandaban— pese a existir ya algunos principios que, para regular la aplicación del antedicho acuerdo internacional (brasileños, y aplicables dentro de los renglones fiscales y policiales únicamente), no contemplaban específicamente la sorpresiva llegada de buques de guerra sino la de mercantes. Esta breve introducción se efectúa con el propósito de poder interpretar e intentar comprender un incidente internacional que, tanto por las citadas razones cuanto debido a otras que posteriormente entraron en juego, tornan difícil el entendimiento que se procura hacer llegar cabalmente al razonamiento de quienes se interesen en el caso. Bien cabe pues echar una mirada retrospectiva acerca de lo expresado en los párrafos que anteceden:

“La convención fluvial entre el Imperio y la República promulgada por el Decreto N° 2442 del 16 de junio de 1859, permite, como concesión especial, que las *embarcaciones del Brasil y del Perú, regularmente registradas*, puedan libremente pasar por el río Amazonas en la parte que les pertenece, siempre que se sometan a los reglamentos fiscales y de policía, establecidos por la respectiva autoridad territorial.

Cada una de las *altas partes contratantes tienen que reglamentar, por acto propio y exclusivamente suyo* las condiciones con que así franquean a la otra el uso de sus aguas.

Por derecho convenido *deben así estas condiciones ser sometidas al acuerdo entre los dos gobiernos*.

Mas, *en cuanto no se hayan confeccionado los indicados: reglamentos y no se haya verificado aquel acuerdo, el servicio del transporte de las mercaderías que por el territorio fluvial del Imperio hubiesen de pasar para el territorio peruano, y vice-versa, sólo podría tener lugar en el caso de sujetarse a las formalidades prescriptas por “las leyes fiscales en rigor en los respectivos países”³ (*)*.

Tres años más tarde de la promulgación de las normas o principios reguladores (citados arriba de modo fragmentario), fue que a fines del año 1862 nuestros dos primeros vapores de guerra arribaron al Brasil, y luego de cumplir el protocolo naval ante

(*) Los renglones destacados en cursiva, expresan el propósito del autor debido a la importancia que a su juicio tienen.

las autoridades de Belem, les comunicaron su misión de iniciar el viaje para surcar el río Amazonas y arrumbar hacia su parte peruana, que los brasileños llaman Solimoes, a partir del puerto de Manaus hasta Nauta y la confluencia de los ríos Ucayali y Marañón.

Como no existían precedentes de que otros buques de la Armada Peruana lo hubiesen hecho antes, al parecer ni el Imperio del Brasil (cuyo gobierno era ejercido por el Emperador don Pedro II) ni la República Peruana tampoco, habían promulgado regulaciones "específicas" para este tipo de ocurrencias. Las que sí existían eran las brasileñas por razones obvias —no referidas a barcos de guerra— sino a *embarcaciones regularmente registradas*, aplicables dentro de los renglones fiscales o de policía.

Es preciso apuntar que el caso del *Morona* y del *Pastaza* resultaba distinto a criterio del autor. Aquellos buques se amparaban en el principio internacionalmente reconocido de "Extraterritorialidad", desde que enarbolaban el pabellón nacional del Perú y, de consiguiente, sus comandantes tenían el derecho de considerarlos como una suerte de porciones flotantes de su territorio patrio.

Lo expresado dio lugar a que la ya establecida "Compañía de Comercio y Navegación del Amazonas" que poseía el Imperio del Brasil, basándose en los reglamentos vigentes para ella, confundiese la nueva situación que acababa de crearse y ejerciera la considerable presión que en realidad hizo efectiva sobre las autoridades de la Provincia de Pará, con el fin de que éstas defendiesen a toda costa los intereses del erario brasileño.

Máxime si la República Peruana no había emitido tampoco reglamentaciones explícitas para este tipo de casos ni, por descontado, pudo consultar sus intenciones al respecto con el Imperio que le era limítrofe.

Consecuencia de todo ello fue que, al embarcar el *Morona* víveres y algunos implementos diversos que requería para emprender su prolongado viaje de surcada, se pensase que con ello estaba defraudando al fisco, al considerarlo en la condición de cualquier otro buque mercante (pese a no hallarse "regularmente registrado").

En otras palabras, el Presidente de la Provincia de Pará —quien primitivamente no había puesto objeción alguna para el zarpe proyectado que se le avisó con oportunidad— llegó a considerar que, por embarcar mercaderías con destino al Perú, perdía su condición de buque de guerra, debido a que, por las informaciones recibidas, había omitido el comandante del *Morona* hacer su Declaración de Carga para obtener el Pase de Aduana respectivo y proseguir su viaje. La indudable presión ejercida por la

"Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas" —empeñada en considerar tal situación como si se tratase de un barco mercante "regularmente registrado"— mermaba, a juicio de sus directores, los ingresos fiscales del Imperio que la citada entidad comercial tenía también a su cargo. Las anteriores consideraciones, trastocaron la actitud comprensiva y amplia que demostró abrigar el señor Presidente de la Provincia de Pará al arribar los dos vapores de guerra peruanos. Como el caso era nuevo, "nada habían estipulado las dos Altas Partes Contratantes" en la última Convención Fluvial de 1858. Así rezan las fuentes brasileñas⁴.

La disyuntiva que hubo de enfrentar el comandante Ferreyros, fue difícil y en extremo delicada. Su misión debía ser cumplida: tras de un largo viaje con destino a la Amazonía del Perú, y habiendo satisfecho los requerimientos protocolares para con las autoridades del Imperio, el hecho de abastecer su buque insignia fue mal interpretado. La dignidad del pabellón nacional izado en el *Morona* menoscabada, desde que el Presidente de la Provincia de Pará desconocía su calidad de buque de guerra y el principio internacional de extraterritorialidad que lo amparaba, para considerarlo como un simple barco mercante que emprendía una labor comercial al surcar el Amazonas.

Ferreyros, quien era todo un marino a carta cabal, decidido y conocedor de sus obligaciones y derechos, no concebía que se le pudiera confundir con un capitán de buque proclive a ejercer actividades ilícitas durante su proyectada comisión hacia Loreto. Para llegar a su destino tenía que surcar el Amazonas. Si por circunstancias de carácter geográfico las puertas de éste hallábanse bajo la jurisdicción del Imperio, la única acción que le permitiría lograr su cometido sin humillaciones aparecía clarísima en su mente: zarpar de Belem con sus buques, salir al Atlántico bajando por el río Tocantins, contornear la isla Marajó, y cruzando la imponente "pororoca" (niebla acuosa que produce el río-mar al irrumpir en el Atlántico), arrumbar hacia su desembocadura para surcarlo. Después de comunicar su decisión al comandante del *Pastaza*, procedió a alistar los preparativos con el fin de ejecutar el plan concebido.

Su subalterno y comandante del *Pastaza*, Teniente Primero Guillermo Pareja, teniendo en cuenta las órdenes recibidas, comprendiendo el problema existente y las dificultades surgidas a través de la "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas" —que indudablemente influenciaron la excelente disposición que inicialmente tuvo el señor Presidente de la Provincia del Pará, en lo relativo a las amplias facilidades que brindó a la división peruana— procedió también a alistar el vapor bajo su mando y prepararlo para zarpar.

El Presidente de Pará, D. Francisco Carlos de Araujo Brusque, fue mal informado sin duda, acerca de que el Capitán de Fragata Ferreyros pretendía ejercer no sólo el tránsito de sus buques *sino el servicio comercial entre los dos países*, sin dependencia alguna de su autoridad, no obstante que durante la visita protocolar que dicho jefe naval peruano le hiciera al arribar con sus barcos a Belem, habíale manifestado su propósito de surcar el Amazonas hasta Nauta, *con el objeto específico de comenzar los trabajos preliminares para la demarcación de límites con el Imperio del Brasil*⁵.

La primera autoridad política paraense del Imperio, no halló otro camino que el de reiterar al comandante Ferreyros que "su intención hallábase fuera de las cláusulas con que la convención de 1858 permitía el libre tránsito por el río Amazonas a las embarcaciones de uno u otro país; añadiendo que *sin concesión, especialmente otorgada por el gobierno imperial, no podían surcar los dichos vapores aquel río como navíos de guerra, en vista de que al respecto nada habían estipulado las dos altas partes contratantes*". También que su buque, *por haber recibido mercadería a bordo, perdía los privilegios e inmunidades inherentes a esta calidad, y quedaba sujeto a las condiciones de embarcación mercante*"⁷.

La decisión que había ya tomado el jefe de la división peruana, Capitán de Fragata D. José Manuel Ferryeros, ante los diferentes tropiezos que había comenzado a experimentar, se llevó a cabo casi al finalizar el año de 1862. Con 24 horas de intervalo zarparon en Belem, el *Morona* primero y al día siguiente el *Pastaza*, efectuándose dichas salidas en forma sorpresiva —y sin prevenir siquiera a la Capitanía del Puerto, conforme a las fuentes históricas brasileñas— con el definido objeto de cumplir la misión que se les había encomendado. Lo hicieron los días 23 y 24 del mes y año arriba indicados, exponiéndose a un incidente internacional que surgió de inmediato por razones obvias.

La protesta escrita que oficialmente envió el Presidente del Pará, D. Francisco Carlos de Araujo Brusque, llegó en forma extemporánea y no la recibió el comandante Ferreyros. Por hallarse fuera del Imperio y en comisión ante el gobierno argentino nuestro Ministro Residente en Brasil, D. Buenaventura Seoane, tuvo que ser contestada a través del Cónsul del Perú en la Provincia del Pará, D. Adolfo M. Page, quien lo hizo en 25 de octubre de 1862. Sus párrafos más explícitos —desde el punto de vista peruano— que se exponen fragmentados, rezaban textualmente así:

"...recordaré a V. Ex. que yo y el comandante del vapor *Morona*, D. Manuel J. Ferreyros, estábamos convencidos de que aquél navío y el *Pastaza* podían pasar por el Amazonas

brasileiro, porque después de la declaración solemne, que V. Ex. dice haber hecho a aquel comandante y yo confirmé, V. Ex. declaró que no opondría dificultad alguna al viaje de aquellos vapores, y además aseguró haber expedido órdenes para que la aduana despachase los objetos o mercaderías que quisiese recibir á bordo, en la inteligencia de que se dirigía al Perú por el Amazonas y de que era esa medida necesaria para evitar perjuicios al comercio ya citado; lo que practicó aquella repartición, como se vé en los manifiestos y despachos hechos por varios negociantes: que el dicho navío de guerra *Morona*, después que en el día 22 yo y el respectivo comandante el Sr. Ferreyros comunicamos a V. Ex. verbalmente que iba a partir al día siguiente a las seis horas de la mañana, no recibió notificación alguna que lo hiciese saber que no debía o no podía seguir viaje: que el protesto que V. Ex. se sirvió dirigir con data 22 del corriente mes, sólo fue recibido el día 23, ocho o nueve horas después de la salida del vapor *Morona* para el lugar de su destino"⁸.

SINTESIS HISTORICA DE OCURRENCIAS POSTERIORES AL ZARPE

El señor Presidente de la Provincia —considerando la salida del *Morona* y el *Pastaza* como un abierto desacato a su autoridad— en 23 de octubre de 1862 emitió instrucciones escritas al comandante del vapor brasileño *Belem*, Capitán-Teniente D. Antonio José Pereyra Leal, para que su buque (perteneciente a la "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas"), zarpase en seguimiento de los barcos peruanos y los alcanzara antes de llegar a la fortaleza de Obidos, pero luego de embarcar refuerzos militares para esta última comandados por el capitán D. Francisco da Costa Rego Monteiro.

Sus órdenes fueron mesuradas y precisas: intimación a hacerse —urbana y cortésmente— para que no prosiguieran viaje sin el permiso competente; desembarco de refuerzos en Obidos y, en el caso de una respuesta negativa del comandante Ferreyros, continuar viaje a Manaos con el fin de entregar al Presidente de la Provincia del Amazonas correspondencia urgente acerca del asunto.

Así, mientras el *Belem* ya en pleno Atlántico se aproximaba a la desembocadura del río Amazonas, encontró varado al *Pastaza* en los bajos de Arapiranga dentro de la bahía de Marajó —los vapores de guerra peruanos carecían de prácticos— ocurrencia que tuvo lugar el 24 de octubre de 1862. El 25 halló al *Morona* fondeado en el vecino puerto de Gurupá, esperando probablemente reesta-

blecer contacto con su matalote de popa que había perdido de vista e ignorando su situación.

No obstante las breves entrevistas que sostuvo el Capitán-Teniente Pereyra Leal, tanto con Pareja cuanto después con Ferreyros, los comandantes peruanos no quisieron aceptar la cortés intimación que, para retornar a Belem, les hizo el marino brasileño en cumplimiento de la misión que se le había encomendado. Este último tuvo que continuar su viaje, y luego de desembarcar los refuerzos militares que traía su buque en Obidos, prosiguió surcando el río hasta Manaos e hizo entrega de la correspondencia reservada que se le había encargado para el Presidente de la Provincia del Amazonas. Dicha autoridad política, a su vez, ordenó zarpas al vapor *Inca* a órdenes del capitán Costa Azevedo, para interceptar al *Morona* "a fin de contener a Ferreyros en sus desmanes".

Mientras ocurría lo que se ha relatado, el *Pastaza* logró librarse de su varadura y siguió viaje a la villa de Breves. Una vez en ella, tanto por carecer de práctico como por la escasez de combustible, el Teniente Primero Pareja se vio obligado a arrumbar de regreso hacia Belem (Pará), puerto brasileño al que retornó con medios propios el 31 de octubre de 1862. Durante este intervalo, el *Morona* había proseguido su derrota en forma aislada, en procura de entrar al Solimoes (nombre con el que se conoce en Brasil a la parte peruana del río Amazonas).

El día 26 de octubre del año arriba citado, mientras dicho vapor se aproximaba a la fortaleza brasileña de Obidos, habiendo sido ya avistado por el *Inca* desde el anochecer del 24, pero sin lograr establecer contacto ni proseguir las conversaciones que se iniciaron con el comandante del *Belem*, ocurrió un grave incidente fluvial de naturaleza, preocupación y gravedad tales, como para inquietar tanto a la República Peruana cuanto al Imperio del Brasil.

EL INCIDENTE INTERNACIONAL DE OBIDOS

Ya se ha visto que, a raíz del zarpe del *Morona* y *Pastaza* con la intención de dejar Belem y surcar el Amazonas hacia su sector peruano, si bien existió una manifiesta comprensión de las autoridades brasileñas inicialmente, el estado de cosas varió después ante la presión ejercida por la importante "Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas", alertándose acerca del hecho ocurrido al Presidente de la Provincia con sede en Manaos, así como también al comandante de la fortaleza de Obidos al que inclusive se le enviaron refuerzos militares.

Al verificarse la aproximación del *Morona* el 26 de octubre del año 1862, el arriba mencionado baluarte le hizo dos disparos de cañón (con pólvora, únicamente), intimándole a la vez para que diese fondo e interrumpiera su marcha —mediante el uso de un portavoz— y en lengua portuguesa. El vapor continuó surcando el río hacia sus aguas peruanas.

El comandante de aquella fortaleza, al observar que su intimación o no había sido comprendida o que se había hecho caso omiso de ella, ordenó a sus artilleros disparar con proyectiles de guerra para impedir su pasaje a toda costa.

“Ante aquella actitud de manifiesta beligerancia, el comandante Ferreyros respondió de inmediato con su artillería (hallábase armado el *Morona* con dos cañones), repitiendo sus tiros con bala y metralla a medida que, gobernando apropiadamente su buque, lo ponía a salvo del alcance de las piezas de la fortaleza brasileña, logrando continuar su viaje sin peligros mayores”⁹.

Afortunadamente, y durante este corto duelo de artillería librado entre la fortaleza de Obidos y aquel vapor peruano de guerra, nadie fue herido ni hubo bajas que lamentar. En forma por demás apropiada —teniendo en cuenta la ubicación geográfica del lugar y la gran arteria fluvial que lo cruza— podría hacerse uso de la conocida expresión que dice: “la sangre no llegó al río”.

Mas luego de aquel incidente —y probablemente por carecer de un práctico fluvial a bordo— mientras continuaba surcándolo, el vapor *Morona* tuvo un grave accidente que amenazó con hacerlo naufragar. Examinemos la versión histórica extractada de fuentes brasileñas del “Servicio de Documentacao Geral de Marinha”:

“El gobierno imperial apenas tuvo noticias de las primeras actuaciones de los vapores *Morona* y *Pastaza*, e inmediatamente antes de que ellas hubieran sido agravadas por los sucesos que siguieron a su salida del puerto de Belem, tomando este asunto en la consideración que merecía, adoptó incontinenti las providencias necesarias para desagrarar la soberanía territorial del Imperio de las ofensas que le fueron infligidas”¹⁰.

“El Sr. capitán Costa Azevedo, que iba a bordo del *Inca*, y a quien el presidente de aquella provincia —de Amazonas— había encargado resolver con el capitán de fragata Ferreyros el procedimiento que era debido a la independencia y soberanía nacional, y conforme con las buenas relaciones y los intereses de los dos países, no pudo desempeñar esa comisión, sino después que el vapor *Morona* fue a encallar en un arrecife de piedras en *Paraquequará*, a siete leguas de distancia de Manaos”¹¹.

BRASIL ENVIA UNA FUERZA NAVAL REPRESORA

El 12 de noviembre de 1862, el gobierno imperial despachó hacia el Pará una división compuesta por las corbetas de guerra *Beberibe* y *Belmonte*, a la que deberían reforzar posteriormente el *Parnayba* y el *Ipiranga*. Dicha fuerza naval fue puesta bajo el mando del Jefe de Escuadra, D. Guillermo Parker.

Las instrucciones que se impartieron a aquel oficial superior eran concretas: si se encontraba a las naves peruanas en aguas del Imperio, debía intimar a sus comandantes para que retornasen al puerto de Belem (Pará), *haciendo uso de la fuerza si ello fuera necesario*. En el caso de que los buques peruanos fuesen alcanzados después de rebasar la respectiva frontera hallándose dentro del territorio de la República, Parker tendría que seguir con sus barcos hasta Loreto —y, por intermedio del jefe político de ese departamento— exigir del gobierno peruano la reparación de la ofensa que había sufrido Brasil.

El Imperio consideraba urgentes las medidas que adoptó. En su opinión, aquel incidente era cuestión de principios. En consecuencia trataría de promover en Lima una solución amigable, desde que, por la temporal ausencia del representante peruano —D. Buenaventura Seoane— Ministro Residente en la corte Imperial, aquella no podía llevarse a cabo.

Mientras el *Pastaza*, que había retornado a Belem (Pará) forzado por los accidentes de su viaje, recibió del Presidente de la correspondiente Provincia una prohibición para reanudar su abortado intento de surcar el Amazonas, hasta que el gobierno imperial le autorizara mediante una segunda orden. En cambio, con el permiso que le otorgó posteriormente el mismo Presidente del Pará, pudo el comandante del *Pastaza*, Teniente Primero Guillermo L. Pareja, zarpar con su buque el 3 de noviembre de 1862 barra afuera del puerto de Belem, para arrumbar directamente hacia el de Cayena, en la Guayana francesa.

Respecto del encallamiento que había sufrido el *Morona* sobre el rocoso bajo de Paraquequará, las averías que experimentó resultaron tan graves que aquel vapor se daba ya casi por perdido. Cabe citar que, en tan peligrosas circunstancias, la Presidencia de la Provincia de Amazonas (dentro de cuya jurisdicción se había producido el accidente fluvial), no escatimó esfuerzo alguno para enviar todos los auxilios necesarios con el fin de rescatar a dicho buque de un amenazante naufragio: desde autorizar todos los gastos urgentísimos para salvarlo con su carga, hasta proporcionar también los requeridos por el personal, materiales y mano de obra, en lo referente a trabajos factibles de efectuarse

en el lugar mismo del siniestro, hasta que el *Morona* quedó reparado y en condiciones de navegar al ser reflotado.

Al producirse esta nueva situación fue que el Jefe de Escuadra, D. Guillermo Parker, reiteró al comandante Ferreyros la intimación que se le había ordenado hacerle para que, dentro de un plazo determinado, regresara al puerto de Pará (Belem), con el fin de presentar allí las satisfacciones debidas ante la autoridad política, a raíz de los actos por él practicados y que se consideraban lesivos tanto a las leyes cuanto a la dignidad del Imperio.

El Capitán de Fragata, D. Manuel José Ferreyros, se excusó de hacerlo dentro del plazo fijado por aquel marino brasileño.

Su actitud, correcta pero firme, pese a que en el fondo constituía implícitamente una negativa cortés, condujo al Jefe de Escuadra D. Guillermo Parker a proceder en cumplimiento de las órdenes que específicamente se le habían impartido. Con dicho fin ordenó que el *Morona* fuese remolcado hasta Pará por buques de guerra brasileños, faena que se efectuó sin interferencias, hasta que el conjunto de barcos arribó a Belem el día 31 de diciembre de 1862.

"Persistiendo no obstante el mismo comandante (Ferreyros) en no dar las satisfacciones exigidas, declaróle el presidente de la provincia que la nave permanecería detenida hasta ulterior deliberación del gobierno imperial"¹².

EL ARREGLO DIPLOMATICO DEL INCIDENTE: DIGRESIONES HISTORICAS

Nuestro Ministro Residente, D. Buenaventura Seoane, retornó al Brasil el 22 de diciembre de 1862 procedente de la Argentina. Enterado detalladamente acerca de lo ocurrido, solicitó al gobierno imperial por vía diplomática —y a través de sus oficios del 8 y 10 de enero de 1863— que tanto el *Morona* como el *Pastaza* fueran autorizados para retornar al puerto de Belem (Pará) de primera intención. Se accedió a su pedido pese a la demora que entrañaba: recuérdese que el *Pastaza* se hallaba en Cayena, y el *Morona*, en un paraje fluvial cercano a Manaos. Nuestro representante diplomático ignoraba, por aquellas fechas, la actitud tomada "manu militari" de remolcar posteriormente hasta Belem al buque insignia de la división peruana, por barcos de guerra brasileños bajo el mando superior de su Jefe de Escuadra, D. Guillermo Parker, ante la negativa del comandante Ferreyros de acatar la intimación que aquél le hizo y el plazo que le fijó, con el fin de que regresara con su buque a Belem y rindiere las satisfacciones por sus actos, considerados ofensivos tanto a las leyes del Imperio cuanto a su dignidad soberana.

El autor estima que Ferreyros, ante una situación tan azarosa y a la par inesperada, mantuvo una posición ecuánime y agradecida pero a todas luces firme. No obstante encontrarse en aguas foráneas y en manifiesta inferioridad de condiciones, su respuesta fue digna, alturada y valiente. A través de ella no sólo reconoció el auxilio recibido, al no negarse en forma tajante y descortés ante un marino de mayor gradación que allí representaba al país que le ayudó a salvar su buque, sino que, tampoco aceptó un ultimátum perentorio y humillante al rechazar el plazo que se le quiso imponer, dejándolo al beneficio de la duda. Con su actitud cumplió también en salvaguardar el honor del pabellón izado a bordo del *Morona*, que él se hallaba en la obligación de proteger como símbolo de la soberanía peruana que indiscutiblemente ostentaba aquel barco a su mando.

“Por muchos años —apuntó el historiador naval Romero— se ha dicho en Loreto “Bravo como Ferreyros”, cuando se ha querido exaltar el coraje de una persona”¹³.

Las negociaciones diplomáticas que luego se iniciaron, comprendieron dos situaciones claras: Una de *derecho* y la otra de *hecho*.

Respecto de la situación de *derecho*, se halló que como no se encontraban organizados aún los reglamentos de la Convención Internacional de 1858, mal podía deducirse que el franqueo de la navegación fluvial para los barcos mercantes podía ser extensivo —en las mismas condiciones— para los buques de guerra.

De otro lado, la situación de *hecho*: por ofensa infligida a la soberanía territorial del Imperio, tanto por el ingreso al río Amazonas sin la autorización correspondiente, cuanto por las faltas en que había incurrido el comandante Ferreyros, era asunto más delicado.

En consecuencia, y en lo que a la situación de *derecho* se refería, para resolverla, se consideró indispensable la inmediata aplicación de los principios de navegación fluvial garantizados por la Convención que ambos países habían concertado el 23 de octubre de 1851. En forma especial, era necesario reglamentar también la segunda y más reciente, fechada en 22 de octubre de 1858. En lo pertinente a las reclamaciones hechas por la “Compañía de Navegación del Amazonas” —de carácter económico esencialmente— las resolvería el gobierno del Perú, conforme a las leyes de la República Peruana.

Teniéndose en consideración la situación de *hecho*, el Imperio del Brasil antes de comprometerse a cualquier ajuste formal, exigía una satisfacción previa por la ofensa contra su soberanía territorial así como las faltas cometidas por Ferreyros. En síntesis:

- 1º—Que el Perú reconociera las irregularidades en que incurrió el comandante del *Morona*, Capitán de Fragata de la Armada Peruana, D. Manuel José Ferreyros.
- 2º—Que se cumpliera en pagar la multa de aduana, por haber transgredido su buque las reglamentaciones fiscales.
- 3º—Una salva de saludo a la fortaleza de Obidos, por haber desatendido las órdenes que se le impartieron al jefe mencionado en Belem, Gurupá y por último en Obidos, resistiendo a dicha fortaleza *con tiros de bala dentro de la soberanía territorial*¹⁴.

Mas, habiendo llegado en enero de 1863 a la corte del Emperador D. Pedro II, la noticia acerca del remolque impuesto y efectuado —desde Manaos a Belem— del vapor de guerra peruano *Morona*, faena ordenada y llevada a cabo por el Jefe de Escuadra brasileño, D. Guillermo Parker, al mando de una fuerza naval de tarea, el Ministro del Perú consideró tal hecho como ofensivo al pabellón de su República, exigiendo, a su vez, las correspondientes satisfacciones al Brasil.

“Aceptando después las explicaciones del gobierno imperial, concordó aquel ministro en la conveniencia de que se diera inmediata ejecución al acuerdo del 24 de enero de 1863, procediéndose a intercambiar las notas del 23 de abril último, mediante las cuales fueron considerados como terminados los conflictos, y restablecido las buenas relaciones entre los dos países”¹⁵.

SINTESIS DEL ACUERDO FINAL PERUANO-BRASILEÑO

Teniendo en cuenta que las notas arriba mencionadas —tanto por la Legación del Perú como por el Ministerio de Asuntos Extranjeros del Brasil— fueron prácticamente iguales en su esencia, el autor registra a continuación los cinco puntos principales que elevó nuestro Ministro Residente, D. Buenaventura Seoane, al señor Marqués de Abrantes, quien estuvo de acuerdo con ellos y los aprobó oficialmente en su totalidad. En apretada síntesis, fueron los siguientes:

- 1º— El primer conflicto básico (acerca de la actitud de Ferreyros como comandante del *Morona*), quedó terminado con las explicaciones recíprocas y el mutuo consenso sobre las reglas de navegación consignadas en el acuerdo del 24 de enero (1863).
- 2º— El segundo conflicto (remolque impositivo del *Morona* por buques de guerra brasileños), quedó igualmente terminado gracias a las explicaciones del gobierno imperial

- respecto de los actos del almirante Parker —grado equivalente en Brasil al de Jefe de Escuadra— mediante su nota fechada en 19 de marzo de 1863.
- 3º— La cuestión pendiente con la “Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas” (plazos de previos avisos no efectuados), sería resuelta con sujeción a las leyes de la República con la que se hizo el contrato.
 - 4º— Las consideraciones que recíprocamente recomendarían ambos gobiernos a sus autoridades, con el objeto de facilitar el tráfico fluvial en aguas brasileñas y peruanas, fueron también estudiadas y aprobadas. La “Compañía de Navegación y Comercio del Amazonas” sería instruida, bajo recomendación especial del gobierno imperial, para que procediera de inmediato —y por sus justos precios— a transportar pasajeros peruanos y mercaderías, (retenidos ya en el Pará o en cualquier otro puerto del imperio, a consecuencia de la cesación temporal de relaciones diplomáticas durante el litigio internacional), conduciéndolos hasta Nauta u otros destinos de la República Peruana.
 - 5º— En virtud de este acuerdo, que ponía fin a todas las cuestiones pendientes entre el Imperio y la República, “consideráanse como no ocurridos los sucesos que produjeron los conflictos y el *Morona* hará una salva (de saludo) que será correspondida por la fortaleza de Obidos”.

LA SOLITARIA INCURSION DEL MORONA EN EL AMAZONAS

Habiéndose dado término al conflicto internacional peruano-brasileño, el comandante Ferreyros decidió —previa consulta con nuestro Ministro Residente, señor Seoane— que el *Morona* prosiguiera su truncado viaje hacia el Amazonas peruano (Solimoes, para el Brasil), con el fin de realizar una misión exploratoria durante aquella surcada que, a su juicio, resultaba indispensable para que el resto de los barcos peruanos que procurarían navegar hacia Loreto no sufrieran mayores tropiezos. Hallábanse ya en plena vigencia las cláusulas del remozado Convenio, aceptado y firmado por ambas partes el 11 de febrero de 1863 para dar solución al incidente.

“Entre las dificultades que se presentaban para la realización de dicho tratado (escribió Ferreyros más tarde, en su parte oficial), la más seria a mi juicio era el modo práctico de cumplir el artículo 5º referente a la salva, puesto que en él no estaba especificado que se hiciera izando el pabellón brasileño, y podía exigirlo como es costumbre en todos los saludos a cualquier puerto o autoridad extranjera, pero esto fue resuelto felizmente por el

Cónsul —D. Adolfo M. Page, en Pará—, que convino con el Presidente que se hiciera sin otro pabellón que el Nacional¹⁶.

“Otra dificultad... , era encontrarme en muy mala armonía (sic) con las autoridades del Pará. Comprendiendo pues que esto podía... , producir nuevos tropiezos, resolví deseoso de evitarlos, y de acuerdo con la opinión del señor Ministro Seoane... , mandar el *Morona* hasta Manaos, y quedarme en el Pará... [para atender las necesidades del *Pastaza*] que se estaba alistando para remolcar a la *Arica* a su llegada¹⁷.”

“Salvadas de este modo todas las dificultades, salió el *Morona* del Pará el 12 de junio á cargo del Teniente 1º Don Camilo N. Carrillo... Según el parte que de él recibí cuando reasumí el mando en Manaos (*), fue muy bien recibido por todas las autoridades... En Obidos, se hizo el saludo que fue correspondido por la Fortaleza conforme a lo convenido¹⁸.”

Después —continuó informando Ferreyros— que desde Manaos hasta Loreto, la navegación “había sido muy dificultosa por no encontrarse un práctico regular”.

Tras de indicar en el documento que se glosa que “pese a haber tomado todas las precauciones imaginables, varamos dos veces ligeramente en arena y otras tantas entramos en canales sin salida”, el intrépido comandante del *Morona* expresó también que se proponía... , iniciar un viaje de exploración “hasta donde pueda llegar, y continuar mientras tanto auxiliando al comercio con el transporte de mercaderías de Loreto a Nauta”.

Asimismo, consignó lo siguiente: “...Por ahora lo más necesario sería una Comisión para lebantar (sic) el plano del río, lo que facilitaría mucho la navegación colocando en los lugares difíciles boyas que por ahora pueden ser de madera...”.

RECOMENDACION DE FERREYROS ACERCA DEL DIQUE Y FACTORIA

El parte de este viaje —elevado por el comandante Ferreyros el 4 de agosto de 1863 desde Nauta, y dirigido al Benemérito General Ministro de Guerra y Marina— registró informaciones de sumo interés. Lacónico en su texto, resultó sumamente explícito y orientador tanto acerca de la acción pionera que llevó a cabo para encontrar el paraje más a propósito con el fin de instalar la factoría, el dique que se esperaba y las diversas reparticiones o talleres del Departamento Fluvial de Loreto, cuanto respecto de

(*) Se destaca en cursiva la confirmación acerca de que el saludo a Obidos, no lo hizo Ferreyros sino Carrillo.

las precauciones que debían tomarse para la navegación de los buques que llegarían siguiendo las rutas que abrió el *Morona*.

"En cuanto a la colocación del dique y factoría —apuntó textualmente el comandante Ferreyros— he encontrado que Nauta, a pesar de ser un lugar más importante para el comercio, no presenta comodidad ninguna para ello, siendo un puerto lleno de bajos, sin un lugar donde puedan atracar los buques y un terreno desigual y sin extensión para aumentar la población, *mientras tanto que en el de Iquitos parece que la Naturaleza lo hubiera preparado todo, pudiendo hacerse sin trabajo un atracadero excelente para los buques de más porte: hay lugares bajos para armar los vapores menores, playa y buen fondeadero sin corriente para el dique, y sobre todo situado en un terreno alto, igual y muy extenso para hacer una población tan grande como se desea*" (*).

"El *Pastaza* queda en el Pará esperando a la *Arica* conforme a la orden que recibí del Comandante Alzamora"¹⁹.

NUESTRA FUERZA NAVAL DEL AMAZONAS EN SU FASE INICIAL

Casi al finalizar el año de 1863 y transcurridos más de dos meses de la recomendación hecha por el comandante Ferreyros —respecto del paraje que, a su juicio, resultaba por demás adecuado para el asentamiento del Departamento Fluvial de Loreto— cuya mejor ubicación deseaba concretar la Marina de Guerra del Perú, zarparon de Inglaterra las demás unidades navales que atravesarían el Atlántico hacia el Brasil, con el fin de surcar el río Amazonas hasta su parte peruana.

"La fragata *Arica* salió de Londres (19 de octubre de 1863) con destino al Pará llevando en sus bodegas el *Napo* y el *Putumayo*. Con fecha 23 de noviembre de 1863 llegó a dicho puerto y procedió inmediatamente a hacer armar los vapores, tomando parte de la carga que tenía la barca *Simbad*, que con la *Elisa* y el bergantín *Próspero* habían traído el dique flotante para Iquitos, así como las máquinas de la factoría. Comprada en dicho puerto la goleta *Teresa*, se pasó a ella la carga de la *Elisa*. Terminada la faena de armar los exploradores, partieron todos hacia Iquitos. Remolcaban el *Pastaza* a la *Arica* y el *Morona* al *Próspero*, el *Napo* y el *Putumayo* marchaban con sus máquinas y la *Teresa* era conducida a remolque. Los vapores arriba citados llegaron el 5 de enero de 1864, día memorable para Iquitos. Casi inmediatamente el *Prós-*

(*) Se destaca ex profeso su atinada recomendación final.

pero fue enviado a Barbados, a órdenes del Guardiamarina Delgado, para que fuera devuelto al fletador, como lo estipulaba el contrato²⁰.

Durante este intervalo debieron viajar desde nuestra capital hacia Iquitos —en el año de 1863, conforme al rastreo histórico y documentación que expondrá el autor posteriormente— quienes conformarían la dotación de “fundadores” del Departamento Fluvial de Loreto: algunos marinos (e infantes de marina; venidos éstos con los buques), militares, empleados civiles y hasta el Cirujano del Arsenal, Dr. Thomas Rees.

Características de los buques

A continuación, y en forma resumida debido al espacio disponible, se apuntan sólo las más importantes de dichas unidades:

MORONA Y PASTAZA

Vapores de guerra, gemelos	
Cascos: de hierro	
Esloras:	189.04 pies
Mangas:	25.00 pies
Puntal:	12 pies
Tonelaje registro:	500 tons.
Calado máximo:	9 pies
Aparejo velero: Goleta	
Máquina: Baja presión,	160 H. P.
Propulsión: a ruedas	
Calderas: Carbón o leña	2
Velocidad prueba:	15 nudos
Artillería:	2 cañones
Fusiles:	40 total
Sables de abordaje:	40 total

NAPO Y PUTUMAYO

Buques exploradores, gemelos	
Cascos: de acero	
Esloras:	100 pies
Mangas:	12 pies
Puntal:	6 pies
Tonelaje registro:	80 tons.
Calado Máximo:	1.8 pies
Aparejo: no tenían	
Máquina: Alta presión,	25 H. P.

Propulsión: a ruedas	
Calderas: carbón o leña	2
Velocidad prueba:	11.7 nudos
Artillería: carecían de ella	
Fusiles: no trajeron	
Sables de abordaje: no tenían	

Proporcionalmente a sus desplazamientos y espacios disponibles para el acomodamiento de la disímil gente que requerían embarcar, tanto la camarotería cuanto los sollados y otros recintos destinados al mismo fin, hallábanse bien distribuidos. Tanto el *Morona* como el *Pastaza* contaban —cada uno de ellos— con un camarote pequeño para las mujeres que podrían integrar el pasaje. Al parecer, las armas largas de fuego (fusiles) y las blancas (sables de abordaje), conformaban el armamento que dichos buques trajeron desde Inglaterra para las tropas de Infantería de Marina que, con unos cincuenta soldados, vinieron desde Europa hasta América en calidad de guarnición militar de ambos vapores de guerra, bajo las órdenes directas del entonces Teniente de Infantería de Marina, don Emilio Valdizán, quien, años más tarde, mandaría personalmente y efectuaría el ataque contra los indios "cashibos" del río Pachitea durante la llamada "Expedición de Castigo" que, organizada por el Prefecto don Benito Arana, constituyó un acto de represalia llevado a cabo el 6 de diciembre de 1866, desde que los belicosos tribeños ya nombrados —al mando de su cacique "Yanacuna"— habían dado muerte a traición a los alféreces Juan Antonio Távara y Alberto West, para cometer luego actos de antropofagia con los cuerpos de aquellos dos jóvenes oficiales de marina. Así murieron ambos²¹.

Ellos habían pertenecido a la dotación del explorador *Putumayo* y —cuando el salvaje hecho citado ocurrió— hallábanse custodiando la carga desembarcada del buque cuyos superiores, incluyendo su comandante, el Capitán de Corbeta D. Mariano Adrián Vargas, se encontraban internados en la selva cazando para procurarse víveres frescos, desde que el buque había sufrido una larga y espectacular varadura y había que esperar la subida de las aguas fluviales ("repiquete"), para sacarlo de su encallamiento inesperado.

Volviendo a las características de aquellos vapores, tanto el *Morona* como el *Pastaza* con "2 cañones, uno en caza y otro en retirada; dos cañones eran giratorios, pudiendo disparar los dos en cada banda"²².

Los vapores de guerra arriba mencionados fueron construidos por los Astilleros Samuda and Company; sus máquinas e instalaciones de ingeniería, por S. S. Pen and Sons de Londres. Mediante el decreto fechado en 14 de enero de 1862, se dispuso que lle-

varan nombres —todos los nuevos buques— correspondientes a otros tantos ríos de la región de la Selva. Así pues, y fuera de los barcos acabados de citar, los exploradores fueron bautizados como *Napo* y *Putumayo*²³.

LOS COMANDANTES GENERALES DEL DEPARTAMENTO FLUVIAL

El primer Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto fue el Contralmirante D. Ignacio Mariátegui Tellería.

El 26 de agosto de 1863 viajó a Europa para luego retornar a Belem (Pará), en su doble condición de Comisionado para la demarcación de Límites entre la República Peruana y el Imperio del Brasil. El fuerte clima de la región y su proecta edad le enfermaron, obligándole a regresar a Europa en abril de 1864 para restablecer su salud, luego de lo cual retornó a América. A la postre fue reemplazado por el Capitán de Navío Carrasco²⁴.

Como se acaba de indicar, en su lugar y con la misma duplicidad de empleos, fue nombrado el Capitán de Navío D. Francisco Carrasco. Al poco tiempo tuvo que renunciar a la Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, por tenerse que dedicar —con urgente prioridad— al delicado e importante trabajo que la Comisión de Límites con el Brasil le imponía.

Su Mayor de Ordenes (Jefe del Estado Mayor), el Capitán de Fragata D. Federico Alzamora, quedó reemplazándole accidentalmente en la Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto que, por ese entonces, contaba ya con una fábrica para producir ladrillos (hornos para su cocción e instalaciones complementarias).

"Durante su mando se intensificaron las exploraciones fluviales tendentes al mejor conocimiento de los ríos de la red Amazónica"²⁵.

EL PERSONAL NAVAL, MILITAR Y CIVIL; FUNDADOR DEL DEPARTAMENTO

Resulta interesante consignar que los fundadores del Departamento Fluvial de Loreto, no fueron sólo jefes, oficiales y tripulantes de la Armada, sino que también hubo entre ellos miembros de su Infantería de Marina, del Ejército Peruano, ingenieros, maquinistas, contadores, oficinistas, amanuenses y hasta, en la profesión médica, un Cirujano del Arsenal: D. Thomas Rees.

En principio, la Factoría Naval que se instaló en aquel paraje tenía un aserradero, así como cuatro talleres complementarios: de fundición, herrería, maquinarias y carpintería.

Alrededor de aquel complejo centro de trabajo, se fueron aglutinando las agrupaciones primitivas de indios "iQUITOS" y borjeños que huyendo de los "huambisas", habíanse refugiado cerca de la desembocadura del río Nanay —afluente del Amazonas— desde 1840, año en el cual trabajaban en dicho lugar para el latifundio de D. Lizardo Zevallos. También lo hicieron algunas familias civilizadas, como las de D. Ramón Bernal, Esteban Zevallos, Juan Villacorta, José Reátegui, José Joaquín Ribeiro, Javier Ezcurra, Antonio Nájara, Manuel Quirino, Toribio Mesía, Mariano Fermín Torres y algunos otros²⁶.

"De dicha manera fue como, al igual que las limaduras de hierro se sienten atraídas por el polo de un imán, los agrupamientos humanos convergieron hacia el centro de trabajo, comercio y protección que constituía el Departamento Fluvial de Loreto; porque allí el bracero podía obtener un jornal decente, el mercader negociar sus telas o provisiones, y el padre de familia que procuraba por otros medios el bienestar y seguridad de su hogar, la invaluable certeza de ver protegidos a los suyos ante los innumerables peligros de una selva casi virgen"²⁷.

Tales ventajas y garantías trajeron como consecuencia casi inmediata, la formación de un pueblo aspirante y estoico que pronto pasó a convertirse en toda una ciudad: la de IQUITOS que hoy conocemos con tal nombre, por haberse erguido en el paraje de asentamiento que originalmente tuvo la tribu indígena de sus homónimos: los "iQUITOS".

Respecto de los oficiales de marina que inicialmente pasaron por el duro trabajo de fundar el Departamento Fluvial de Loreto, apuntó el historiador Fernando Romero Pintado los siguientes: "Manuel Ferreyros, Francisco Carrasco, Camilo N. Carrillo, Nicolás Portal, Guillermo Pareja, Ulises Delboy, Eduardo Raygada, Enrique Carreño, Ruperto Gutiérrez, Gregorio Pérez, Leonardo Mariátegui, Carlos G. Donaire, entre otros"²⁸.

La relación nominal de marinos fundadores del Departamento Fluvial de Loreto que se acaba de citar, merece —a juicio del autor y para evitar que sus nombres caigan en el olvido— ampliarse registrando los de otros esforzados pioneros que tuvieron la misma calidad, fundada en el rastreo histórico de documentos de la época. Ellos serían, aparte de otros jefes y oficiales de marina, diversos empleados y funcionarios que prestaron sus valiosos servicios el antedicho Departamento Fluvial desde el año de 1863.

Así pues cabría incluir a los siguientes: Capitán de Fragata Federico Alzamora, Mayor de Ordenes; Teniente de Infantería de Marina Emilio Valdizán; Capitán (Encargado de la Columna) Ramón Herrera y Subteniente Ignacio Portocarrero, del Ejército

Peruano; Javier Ezcurra Encargado de la Comisaría; Daniel Clark Superintendente de la Factoría Naval; James Wallace, Primer Ingeniero del *Morona*; Luis Sandi, Teniente de Artillería de Marina; Ricardo Flores, Capitán de Puerto; Gabriel Benites, Teniente Segundo de la Armada; Serapio Tejerina, Alférez de Fragata; Andrés Rodríguez, Guardiamarina; Thomas Rees, Cirujano del Arsenal; Fernando A. Acuña, Amanuense y Guarda-Almacén Interino; y José Félix Manrique, Amanuense y Contador Interino, completándose esta relación con los Amanuenses: Emilio Delboy así como Otoniel Melena.

A manera de sustentación histórica relativa a la presencia de este último grupo de fundadores —durante el año de 1863— en el Departamento Fluvial de Loreto, el autor se permite referirse a las citas que a continuación indica:

- a) En fecha 26 de diciembre de 1865 todas las personas acabadas de mencionar, firmaron un acta de adhesión al "Movimiento Restaurador de la Dignidad Nacional" que había encabezado el entonces coronel, D. Mariano Ignacio Prado, en noviembre.
- b) El mismo día dicha acta fue elevada al Ministro de Guerra y Marina, con el oficio N° 102, firmado por el Comandante General del Departamento Fluvial (Acc.), D. Federico Alzamora, haciendo suyo el sentimiento expresado²⁹.

El párrafo sustentador —de lo afirmado— rezaba así:

"...Y no podía ser de otro modo, *desde que los empleados actualmente en el Departamento son sus fundadores y naturalmente desean ver coronados sus trabajos de más de dos años con la realización de la difícil y penosa obra que se les encomendara*, única recompensa que por tantos sacrificios esperan"³⁰.

A juicio del autor —y por haberse prestado en ocasiones a algunas dudas— resulta importante establecer aquí un hecho comprobado y fidedigno: si en el antedicho párrafo (palabras impresas en *cursivas ex profeso*), el propio Comandante General del Departamento Fluvial expresa oficialmente en 26 de diciembre de 1865, que quienes firmaron el Acta de Adhesión "*son sus fundadores y naturalmente desean ver coronados sus trabajos de más de dos años...*", considerando su afirmación retrospectivamente, ubica sin dudas cronológicas posibles, sus arduas labores en época anterior al mes de diciembre de 1863, cuando menos.

En consecuencia, al arribar el conjunto de vapores a Iquitos el 8 de enero de 1864 por primera vez, ya este puerto se hallaba

en condiciones de recibirlos, gracias a los entusiastas y meritorios esfuerzos de sus pioneros. Estos ya habían pasado más de un año para ello, trabajando con el indicado propósito.

NOMBRAMIENTO DE OFICIALES PARA LOS VAPORES LACUSTRES

En lo que se refería a dotar los vapores traídos expresamente desde Inglaterra, para ser destinados al servicio naval en el lago Titicaca, éstos fueron dos: *Yapurá* y *Yavarí* los mismos que, contratada su construcción por el Contralmirante D. Ignacio Mariátegui Tellería, llegaron al Perú en 1863, para ser posteriormente armadas sus piezas y lanzados al agua, en el Departamento de Puno.

La Orden General de Marina fechada en 9 de mayo de 1863, registró los grados y nombres de sus primeros comandantes y oficiales de dotación. Rezaba así respecto de ellos:

- 1º) "El Supremo Gobierno se ha servido nombrar Comandante del Vapor *Yapurí* (sic), uno de los destinados á la navegación del Lago "Titicaca", al Teniente 1º de la Armada D. Eduardo Róbinson; Ayudante de la Comandancia del Apostadero de ese Lago al Guardia Marina D. Juan Antonio Villamar, y Secretario de la misma encargado de la Contabilidad de dicho buque y del vapor *Yavarí* al Oficial 1º del Cuerpo Político D. José Angulo".
- 2º) "En la misma fha y por igual disposición se ha nombrado Comandante del Vapor *Yavarí* al Teniente 2º de la Armada D. José Manuel Silva".

S.G.M.

Je. Ma. Silva Rodriguez⁸¹
(Una rúbrica)

Notas al capítulo XI

1. VALDIZAN GAMIO, José... *La Odisea del vapor "Morona"...* Revista del "Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú" N° 5. Lima, 1982, p. 79.
2. VALDIZAN GAMIO, José... *La Odisea del vapor "Morona"...* Revista de Marina (Perú). Lima, 1982. Vol. N° 368 N° 3, p. 397.
3. BRASIL: SERVICIO DE DOCUMENTACAO GERAL DE MARINHA... *Relacoes entre Brasil e a República de Perú*. Rio de Janeiro, 1982. Recopilación documental (fotocopias). Vol. I, p. 17. C.— fr. A.
4. VALDIZAN GAMIO, José... p. cit., p. 401.—Vide: Revista Marina (Perú). Lima, 1982. Vol. N° 368-N°3.
5. *Ibidem.*, p. 402.
6. *Idem.*
7. *Ibidem.*, p. 403.
8. BRASIL: SERVICIO DE DOCUMENTACAO GERAL DE MARINA. *Loc. cit.* Doc. N° 92, p. 196.— C. fr. A.
9. VALDIZAN GAMIO, José... *Op. cit.*, p. 405.—Vide: Revista Marina (Perú). Lima, 1982. Vol. 368-N° 3.
10. BRASIL: SERVICIO DE DOCUMENTACAO GERAL DE MARINHA. *Loc. cit.*, p. 21.
11. *Ibidem.*, p. 20.
12. *Ibidem.*, p. 22.
13. ROMERO PINTADO, Fernando... *Notas para la Historia de la Marina Fluvial de Guerra*. Lima, 1932.—Vide: Suplemento Revista de Marina y Aviación, p. 31.
14. BRASIL: SERVICIO DE DOCUMENTACAO GERAL DE MARINHA. *Op. cit.*, p. 24.
15. *Ibidem.*, p. 25.

16. FERREYROS, Manuel José... *Parte de Viaje y exploración del río Amazonas*. Nauta, 1863 (agosto 4).— C. fr. A. Archivo gra. Marina.
17. *Ibidem*, (facs.).
18. *Idem*, (facs.).
19. *Idem*, (facs.).
20. ROMERO PINTADO, Fernando... *Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra*. La Punta, 1959, p. 26.— Vide: Suplemento Revista Marina y Aviación. Lima, 1932. pp. 31-32.
21. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1966. T. II. pp. 141-147.
22. MARIATEGUI CISNEROS, Salvador... *La Conquista del Oriente por la Marina de Guerra* (Arch. Mariátegui). Revista de Marina (Perú), enero-febrero 1983. Vol. 370-Nº 1, p. 128.
23. *Ibidem*.
24. MUSEO NAVAL DEL PERU... *Registro de Jefes y Oficiales* (Archivo). Libro Nº 1, p. 6.
25. VALDIZAN GAMIO, José... *La Odisea del vapor Morona*. Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú Nº 5. Lima, 1982, p. 94.
26. FUENTES, Hildebrando... Loreto, Lima, 1908. T. I, p. 237.
27. VALDIZAN GAMIO, José... Op. cit. Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú Nº 5. Lima, 1982, p. 34.
28. ROMERO PINTADO, Fernando, Op. cit., p. 34.
29. VALDIZAN GAMIO, José... Op. cit., Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú Nº 5. Lima, 1980. Facsímil, p. 91.
30. ALZAMORA, Federico... Oficio y Arte de Adhesión Nº 102. Iquitos, 26 de diciembre de 1865. Dirigidos al ministro de Guerra y Marina, adhiriéndose al nuevo régimen restaurador de Prado. Firmantes del acta: dicho Comandante General (Acc.) así como los miembros de la dotación y empleados del Departamento Fluvial de Loreto. C. fr. A. Archivo General de Marina en ex Arsenal Naval (facs.).
31. SILVA RODRIGUEZ, José María... *Orden General de Marina* (S/N, 9 de mayo de 1863). Dirigida al Ministro de Guerra y Marina. En artículos 1º y 2º, comunica nombramientos de comandantes y miembros plana mayor, para vapores lacustres *Yavari* y *Yapurá* destinados al Titicaca. C. fr. A. Archivo General de Marina, en ex Arsenal Naval (facs.).

Capítulo XII

*La "Comisión Científica" española.
El incidente de Talambo y la intervención
hispana en las islas Chincha.
El tratado "Vivanco - Pareja".
La dictadura del coronel Prado.
El incremento de la escuadra
española en el Pacífico.
Alianza bélica entre el Perú y Chile.
La declaración de guerra a España.*

LA "COMISION CIENTIFICA" ESPAÑOLA ARRIBA AL CALLAO

Mientras se hallaba como Encargado del Mando Supremo de nuestro país el General D. Pedro Diez Canseco —quien desempeñaba el gobierno a raíz de fallecer el Presidente de la República, Mariscal San Román— arribó al Callao en junio de 1863 una flotilla española al mando del Almirante don Luis Hernández Pinzón, trayendo a su bordo una "Comisión Científica". La conformaban tres naves de guerra: las fragatas mixtas *Resolución* y *Triunfo* (a vapor y velas, con 44 cañones cada una), y la goleta *Covadonga* (únicamente velera, armada con 2 colizas).

Diez Canseco gobernó el Perú por vez primera desde el 10 de abril de 1863 hasta el 2 de agosto de dicho año, mientras esperaba el retorno de Europa del 1er. Vicepresidente, General D. Juan Antonio Pezet, quien había viajado al Viejo Continente con permiso del Congreso y en forma antelada, con el fin de restaurar su maltratada salud en centros médicos especializados.

Respecto de la citada visita española a nuestro primer puerto —que fue avisada poco antes de su zarpe de Valparaíso por nuestro Plenipotenciario en Chile, General Manuel Ignacio Vivanco— el historiador naval peruano, Manuel Vegas García, en su "Historia de la Marina de Guerra del Perú" editada en Lima durante el año de 1929, se ocupó de ella procurando ahondar subjetivamente su verdadero y final objetivo, acerca del cual no cabían mayores conjeturas. Fueron sus palabras:

“No había razón para dudar que la expedición que comandaba —el Almirante Hernández Pinzón— tenía solamente ese carácter pues en ella venía el sabio don Marcos Jiménez de la Espada. Fueron recibidos con extraordinarias fiestas y, después de permanecer más de un mes, salieron con rumbo a San Francisco de California dejando en el Callao a la *Covadonga*, que por no tener el número de cañones de reglamento, no estaba obligada a saludar a nuestro pabellón el 28 de julio próximo. Esta circunstancia, si bien no se notó, no despertó amargura alguna en los ánimos”¹.

Sin embargo, la situación arriba expuesta y la falta de prejuicios con que se juzgaron en Lima tales ocurrencias, tuvieron como origen parcial la correspondencia remitida a nuestro gobierno por el General peruano D. Manuel Ignacio Vivanco —quien nos representaba diplomáticamente en Chile— avisando el carácter de la “Comisión Científica” española, cuando ésta se hallaba próxima a zarpar de Valparaíso con rumbo al Callao.

Quizás por ello sus marinos fueron recibidos con fraternal y cordialísimo entusiasmo en nuestro primer puerto y en Lima; el 27 de julio de 1863 las fragatas *Resolución* y *Triunfo* reiniciaron su viaje hacia San Francisco de California, dejando aquí, como ya se apuntó, a la *Covadonga*. Tal separación hizo pensar que, por ser el siguiente día 28 la fecha cumbre de nuestras fiestas patrias, en las cuales tanto el gobierno como la población celebraría con jubilo entusiasmo nuestra bien ganada independencia de la metrópoli, el Almirante Hernández Pinzón y sus dotaciones preferían no ser partícipes de aquel jolgorio que se avecinaba, desde que España no había reconocido aún la independencia del Perú oficialmente. Tal medida no fue pues criticada desembozadamente. Más bien se comentó con ribetes de comprensión, desde que sólo mediaban cuatro décadas que España había perdido totalmente su dominio colonial en el Perú.

No obstante las reflexiones subjetivas anteriores, flotaba en el ambiente pensante y culto de las excolonias de metrópoli española ciertas sospechas acerca de intenciones cubiertas. Si antaño el oro y la plata resultaron un atractivo indudable para los conquistadores que vinieron hasta América, hogaño la riqueza guanera sudamericana constituía otro filón nada despreciable. Por añadidura, ya se habían registrado dos intervenciones navales españolas en el Nuevo Continente, aunque por razones muy distintas. Sin embargo, naves de guerra y fuerzas militares atravesaron el Atlántico con rumbo a América y con propósitos diferentes, ya para la aneación de Santo Domingo ya hacia México. Al respecto escribió el historiador español Julio Gullén Tato:

“La espontánea incorporación a España que hizo el Presidente dominicano Santana de motu proprio (sic), más para obtener ayuda

contra el temido Haití que para poder denominar de nueva (sic.) y propiamente *la Española*, como bautizó Colón a la isla; la intervención de España, conjuntamente con Inglaterra y Francia, en la política de México, *manu militari*, en seguida abandonada gracias a la visión política del General Prim, que pronto consideró el que tan sólo jugaban los intereses de Napoleón III, y se retiró a tiempo, entre muestras de afecto del Gobierno mejicano, quien testimonió el aprecio que le merecía nuestra conducta noble y leal; todo ello, tras nuestra guerra de Africa (1860), tan cacareada, *permitted hacer correr el pretendido temor de que España se disponía a poner de nuevo el pie en el Continente americano* "2 (*).

Con el fin de completar y sintetizar el panorama político español durante la época que se examina, cabe —a juicio del autor— referirse a las "Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada *Numancia*", escritas por el Teniente de Navío de la Armada de España, Eduardo Iriondo, quien participó en la Campaña del Pacífico (1866) e inspiró al novelista y dramaturgo Benito Pérez Galdós, un tema de su conocida obra "Episodios Nacionales" en lo referente a la Marina de Guerra de su patria. Refiriéndose a este trabajo, escribió el prologuista J. Gavira:

"Cualquier trozo que separemos, de un tizeretazo, en la historia de nuestro siglo XIX, se parece a otro fragmento de la misma centuria como un huevo a otro"3.

"Vaivenes de Ministros y cortesanos, algaradas callejeras y zancadillas palaciegas, conformaron el panorama político durante el período comprendido entre los años de 1864-1867, bajo el reinado de la tornadiza Isabel. Desfilaron por la Presidencia del Gabinete el marqués de Miraflores, Arrázola, Mon y Narváez, mientras que el Papa Pío IX lanzaba al mundo su encíclica "Quanta Cura" y el "Syllabus". Por ese entonces don Emilio Castelar publicaba su famoso artículo que intituló "El Rasgo", y la estudiantina —bohemia y movediza— armaba la tremolina en la noche de San Daniel. Prim se sublevó en Villarejo, y, como triste consecuencia, acontece la barbaridad del cuartel de San Gil..., el pacto democrático-progresista de Ostende trae las primeras ráfagas de la revolución que había de dar al traste con el trono de Isabel II".

"Sobre este breve fragmento de la sinfonía histórica décimona, por otra parte tan monótona, se desarrolla uno de los últimos episodios de nuestra historia naval: la intervención de la Es-

(*).—Las frases que se destacan en letra "cursiva", no aparecen con tales caracteres en el texto original. Su impresión fue hecha así por indicación del autor; con el fin de destacar la importancia que revisten.

cuadra española en aguas del Pacífico y la vuelta al mundo de la fragata blindada *Numancia*. Desde fines de 1864 hasta el otoño de 1867, un grupo de españoles paseó nuestra bandera, alejado del gallinero ibérico⁴.

EL INCIDENTE DE TALAMBO: UNA RIÑA QUE SE EXPLOTO

El día 4 del mes de agosto de 1863, ocurrió infortunadamente un conflicto interno en el latifundio de Pacasmayo —cuyo propietario era el hacendado D. Mariano Salcedo— que degeneró en una gresca de regulares alcances, habiendo participado en ella tanto colonos vascongados bajo contrata del supradicho hacendado, cuanto trabajadores peruanos empleados por el indicado terrateniente. Durante la pelea que se suscitó entre ellos hubo muertos y heridos en ambos bandos. Como ya se ha dicho en páginas anteriores, del lado español falleció el súbdito español apellidado Ormázabal y resultaron mal heridos sus compañeros: Minen, Sorazu, Fano y Arteaga. Las consecuencias registradas entre quienes conformaban el grupo de peruanos fueron similares: también murió uno de ellos, quedando heridos varios integrantes de quienes peleaban a su lado.

“Este fue el motivo inmediatamente alegado por la Corte de Madrid para enviar hasta el Perú a un diplomático con el inusitado título de Comisario Regio —especial— y la misión de pedir reparaciones por la muerte y heridas de sus compatriotas, y el arreglo de la pretendida deuda⁵.”

El débito al que se hace referencia en el párrafo anterior, no correspondía a otro rubro que el de los títulos de la antigua deuda española de manera principal, además de otras causales que se ampliarán posteriormente. En los albores de nuestra independencia, muchos españoles, solteros en su mayoría, sufrieron la confiscación de bienes y capitales durante el Protectorado de San Martín, antes de ser presos y repatriados, luego de embarcarse en la fragata *Monteagudo* cuyo epónimo era su Ministro de Guerra y Marina.

Acerca del incidente de Talambo, apuntó el co-autor de la “Historia Marítima del Perú”, Embajador Wagner de Reyna:

“El juicio criminal se inició de inmediato, pero fue seguido con suma lentitud —de acuerdo a las leyes procesales entonces vigentes— y ello motivó violentas protestas de algunos españoles avencillados en Lima⁶.”

Llegadas éstas a la península siguiendo el inevitable curso que les imprimió aquella airada actitud, el gobierno de la reina Dña. Isabel II, haciéndose co-partícipe del descontento de sus súbditos afincados en su ex-colonia peruana, lo hizo suyo y procedió de in-

mediato a tomar las medidas más convenientes para darle una solución apropiada y honrosa. Recuérdese que la *Covadonga* se hallaba presente en nuestras aguas; que las fragatas de guerra *Resolución* y *Triunfo* habían zarpado del Callao (el 27 de julio de 1863), para eludir las salvas de saludo durante la celebración de nuestras Fiestas Patrias desde que nuestra independencia no había sido reconocida por España, y que la propia goleta *Covadonga* tampoco lo hizo, alegando "no tener los cañones de reglamento" para asociarse a dicha festividad peruana.

El General D. José Rufino Echenique, en sus "Memorias para la Historia del Perú", consignó la citada conformidad como un descuerdo peruano en materia de etiqueta naval internacional; esta actitud reavivó la antipatía del Almirante español Hernández Pinzón hacia el Perú, nación que consideraba inamistosa por haber sido la primera que protestó en América contra la reincorporación de Santo Domingo a la Corona de España, al enterarse por los recortes de prensa recibidos en Valparaíso acerca de la situación prevalecte en Lima.

Como una suerte de reciprocidad descortés y muy criticable del lado peruano, ocurrió que en el viaje al norte —de la *Resolución* y *Triunfo*, para recalar en Panamá y proseguir hasta San Francisco— se cruzaron, de vuelta encontrada, con nuestra fragata *Amazonas* que llevaba izada la insignia presidencial del General Juan Antonio Pezet, el cual retornaba de Europa para asumir la primera magistratura del Perú en dicha nave, en reemplazo del Gran Mariscal D. Miguel San Román recientemente fallecido como Presidente de la República.

En tal ocasión —escribió Echenique en sus ya citadas "Memorias"— fue que se dio esa falta de cortesía naval: "La insignia presidencial fue saludada por los españoles con 21 cañonazos, pero los peruanos no respondieron a esta atención"⁷.

El orgullo de los marinos españoles se sintió herido, con razón.

ENCUENTRO DE SALAZAR Y MAZARREDO CON LA FLOTILLA ESPAÑOLA

Durante el tornaviaje y habiendo dejado las dos fragatas el puerto de San Francisco a órdenes del Almirante Hernández Pinzón, tocaron en Acapulco (México) para renovar víveres, aguada y efectuar algunos indispensables trabajos a bordo.

Fue en dicho tenedero mexicano que el Comandante General de la Escuadra de España en el Pacífico recibió, por vez primera, la visita del flamante Comisario especial extraordinario de Su Majestad Católica en el Perú, D. Eusebio de Salazar y Mazarredo, durante el

mes de noviembre de 1863. Este político hispano, antiguo diputado a Cortes y Subdirector de Política en la primera Secretaría de Estado de S. M. C., se sumó de incógnito a los marinos viajeros del arribo citado Almirante, con los cuales llegó al Callao durante la noche del 13 al 14 de diciembre de 1863.

En el transcurso de aquel viaje, de Salazar y Mazarredo quien poseía un carácter prepotente y descomedido fuera de mostrarse como un virulento enemigo del Perú —lo era a juzgar por sus artículos periodísticos en el diario "La Epoca" — influyó sobre el Almirante en contra de nuestro país, hasta que llegó a desembarcarse en el Callao con el fin de presentar sus credenciales como Comisario de S. M. C., para reclamar una "condigna reparación" que demandaba el gobierno de Dña. Isabel II a raíz del incidente de Talambo.

Mientras tanto había estallado una revuelta en Santo Domingo. Tal hecho determinó a la Reina a enviar renovadas instrucciones al Almirante Hernández Pinzón, para que se trasladara con su escuadra a Cuba. La Real Orden del 23 de octubre de 1863 le llegó por la vía de Washington, lo que la hizo sospechosa para el marino que juzgaba que el Ministro de S. M. C. en Norteamérica, D. Gabriel Tassara, era un instrumento de Federico Barreda, agente diplomático peruano ante la Unión⁷⁸. La incertidumbre que ello trajo, obligó al Almirante español a convocar dos juntas de jefes para adoptar el mejor procedimiento que debía seguirse. La primera, aconsejó permanecer con los buques en el Callao en espera de nuevas instrucciones consultadas a España. La segunda junta, estudió y recomendó un golpe de mano (sobre las islas Chincha como emporio de riqueza peruana bastante vulnerable, cuya captura reivindicatoria mediante "... la presencia de uno o dos buques bastaría para asegurar en menos de ocho días la satisfacción que nos es debida"⁷⁹). Esta idea sólo fue rescatada del pasado, desde que había sido esbozada por el Encargado de Negocios de Francia en Lima a su propio gobierno en 1851, como una opción estratégica fácil y digna de estudiarse, con el objeto de contar con recursos económicos provenientes de los ingentes y cuantiosos ingresos que se obtenían con el guano de las islas peruanas relativamente próximas al puerto del Callao.

Por ese entonces dicho funcionario diplomático (Ratti-Menton de apellido), hallábase también a cargo de los súbditos españoles residentes en nuestro país, desde que la Corona hispana ni había reconocido aún la independencia del Perú ni mantenía relaciones oficialmente con la República. De otro lado España, Francia e Inglaterra —en son de aliados internacionales— se alistaban para efectuar una expedición armada a América y desembarcar tropas en puertos aztecas, desde que México se negaba a pagar la deuda externa contraída con aquellas naciones. Gracias a la visión política del General español Prim, quien resolvió no respaldar los intereses de

Napoleón III e imponer al Príncipe Maximiliano, España se retiró oportunamente con el beneplácito y alivio de la nación mexicana"¹⁰.

Ciñéndose a las recomendaciones de las juntas de jefes, el Almirante Hernández Pinzón decidió —como único personaje autorizado por S.M.C. ante el gobierno de Lima— permanecer con su flotilla en el Callao mientras se arreglaban las reclamaciones españolas.

En este intervalo, de Salazar y Mazarredo, impaciente y altanero, pugnaba ante el gobierno cuyo encargado accidental era el 1.º Vicepresidente General D. Juan Antonio Pezet (quien reemplazó al difunto San Román), para que se le reconocieran oficialmente sus títulos: de Comisario Especial Extraordinario de Su Majestad Católica en el Perú. Dichas credenciales fueron objetadas y no aceptadas en forma alturada por nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. L. Juan Antonio Ribeyro, quien le manifestó que el gobierno le recibiría como Agente del Gabinete de Madrid, pero no por supuesto en calidad de Comisario de Su Majestad Católica, tanto porque dicho último rango no se avenía a las reglas y usos diplomáticos (en negociaciones *inter pares*: ambas naciones eran soberanas e independientes), cuando porque traería dificultades durante el trato recíproco. Según lo opinado en la península, se le había investido con el rango de Comisario no sólo por la inexistencia de relaciones ordinarias entre ambos países, sino también porque su misión era oficial y no confidencial. Don Eusebio de Salazar y Mazarredo persistió en sus intentos de reconocimiento, así como en mantener sus opiniones que acusaban al gobierno y pueblo peruanos de restar garantías y protección a los súbditos españoles, dejando que se cometieran con sus compatriotas los peores excesos. Su correspondencia fue enviada también al Cuerpo Diplomático acreditado en el Perú.

La réplica de nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Juan Antonio Ribeyro, tuvo sutiles agudezas que exacerbaron sin duda al representante español. Mediante otro memorándum —que hizo llegar a las legaciones extranjeras, a la par de una comunicación a su colega madrileño— refutó a de Salazar y Mazarredo empleando sus propios argumentos, con alturado lenguaje y aguda socarronería. Uno de sus párrafos rezaba textualmente así:

“Si los Gobiernos fueran responsables de todos los hechos criminosos que se perpetran en las Naciones que representan, muchas serían las responsabilidades que sobre éstas gravitasen; y sus rentas estarían, en una gran parte, aplicadas a indemnizaciones repetidas y cuantiosas. La España, cuyas exigencias e ilustración no deben medirse por el documento firmado por un Agente acreditado cerca del Gabinete de Lima, y cuya templanza y moderación hemos reconocido otras veces, estaría expuesta a reclamaciones del mismo género, pues a juzgar por los ho-

micidios en los días de la pascua última, si las víctimas no fueran todas españolas, nos aventuraríamos a decir, *aplicando el mismo principio establecido por el señor Mazarredo*, que el Gobierno de la Reyna se halla á este respecto en peores circunstancias que las nuestras"¹¹.

Ahora bien, respecto de la decisión tomada por el Almirante Hernández Pinzón acerca de la permanencia de sus buques en el Pacífico apuntó el historiador Wagner de Reyna:

"Permanece pues Pinzón con su escuadra en el Callao, y explica las razones de su resolución al Ministro de Marina; expresa que *no deben retirarse los buques del Pacífico y presenta su renuncia* para el caso de que la Reina desapruébe su conducta. Pero lo más importante del caso es que *envía a Salazar con sus despachos a la Corte*, a fin de tener por su intermedio instrucciones claras y que reflejen en forma fidedigna la intención de su gobierno"¹².

Durante los primeros días de marzo de 1864, el Gabinete peruano propuso al Almirante Hernández Pinzón arreglar las cuestiones pendientes en forma general. Aquella negociación culminaría con una entrevista personal con el Encargado del Mando, General D. Juan Antonio Pezet. El marino español declinó tal oferta respondiendo "que era demasiado tarde".

Recuérdese que esperaba aún instrucciones de España.

En aquella ocasión indicó también que los asuntos pendientes de arreglo fueran concertados con el Sr. Edmond de Lesseps —Cónsul General en Lima, además de Encargado de Negocios de Francia en nuestro país— quien, a la sazón, cuidaba los intereses de los súbditos españoles en el Perú. De esta manera, el citado funcionario diplomático se hallaría en condiciones de informar a Hernández Pinzón por escrito acerca de los resultados de sus buenos oficios. Este último recibiría dicha correspondencia en Valparaíso.

Acto seguido y sin que mediara despedida oficial alguna, el almirante español procedió a zarpar hacia el mencionado puerto chileno con las fragatas *Resolución* (nave Insignia) y *Triunfo* haciéndose a la mar el 8 de marzo de 1864, para luego de dejar el Callao arrumbar hacia el sur.

No le acompañó la *Covadonga* que se encontraba en aguas norteñas, por habérsele asignado la misión de navegar hasta Panamá y esperar al otro lado del istmo el retorno a América de Salazar y Mazarredo, quien llegaría de la península trayendo consigo las instrucciones definitivas que el Almirante había solicitado al gobierno de S.M.C. Dña. Isabel II de Borbón.

"Llegado de Salazar a Panamá, escribió al Almirante Pinzón que en esos días surcaba con su escuadra el Pacífico hacia el Sur en demanda de Valparaíso para citarlo, con ella, en las islas de

Chincha. En vez de enviarle con su carta las Reales Ordenes que traía para él, le manifestó que se las entregaría allí personalmente, y le estimuló a mostrar energía"¹³.

LAS INSTRUCCIONES TRAJIDAS DE ESPAÑA: SU RESUMEN

Por obvias razones de espacio resulta imposible pormenorizar en esta obra la extensa relación al detalle que con fecha 11 de febrero de 1864 firmara en Madrid el Primer Secretario del Estado, D. Lorenzo Arrazola. En su conjunto eran tres aquellos documentos: (A).—Para de Salazar y Mazarredo (quien continuaba como Comisario de S.M.C.); (B).—*Muy reservados* (tanto para este último, cuanto para el jefe de la Legación de Francia —como Encargado de los intereses españoles en el Perú— y por descontado, para el Almirante Hernández Pinzón); finalmente los del grupo (C), dirigidos exclusivamente por el Ministro de Marina al Comandante General de la Escuadra de España en el Pacífico.

En síntesis: el Gobierno de S.M.C. deseaba la preservación de *"la paz hasta lo último"*, y recomendaba efectuar las reclamaciones *"con comedimiento y templanza, sí; pero también con firmeza, energía y perseverancia"*; deseaba obtener de nuestro gobierno una *"condigna reparación"* por los atropellos que habían sufrido sus súbditos; también la Real Orden indicaba que podría recurrir al *arbitraje*, en último término, con tal de obtener una solución —a la brevedad posible— *"toda vez que sea honrosa"*; también dichas instrucciones incidían en que, antes de apelar a las vías del hecho si la solución no era satisfactoria, debíanse *"agotar las diplomáticas hasta el punto que permita el decoro y la dignidad nacional"*.

Resulta pues —a tenor de las directivas reales— que se procuraba evitar actitudes de facto y respetar el principio internacional de *"no intervención"*, siempre que la solución final dejara muy en alto el honor español exigiendo y logrando las satisfacciones debidas. Sin embargo, ello no se logró más por el encono e intransigencia de Salazar y Mazarredo, que por una hábil diplomacia que podría haber limado asperezas si se empeñaba en hacerlo. Recuérdese que el Perú aceptaba recibirlo en calidad de Agente Confidencial, mas no en el carácter de Comisario de Su Majestad Católica por ser una nación libre e independiente. También que dicho representante español, furibundo y dolido a su regreso de la península, escribió desde Panamá al jefe de la escuadra Almirante Hernández Pinzón para comprometerse a entregarle personalmente las instrucciones definitivas que traía, pero citándole para ello en el paraje de las islas de Chincha, esto sería decir, al amparo de los cañones de sus naves y ya en el teatro futuro de los acontecimientos que al pare-

cer había forjado de antemano en su mente, a manera de corolario para la usurpación de fáciles riquezas que siempre soñó. Dentro de las reflexiones subjetivas posteriores, su correspondencia le retrató:

"El caso es que el Comisario, con fecha 12 —abril de 1864— dirigió a Ribeyro una arrogante nota en que hacía referencia al empréstito autorizado recientemente por el Congreso peruano como acto hostil a la Monarquía hispana (solicitado por el Presidente Pezet) y expresaba la esperanza de que a los súbditos de la Reina "*sean cuales fueran las eventualidades del porvenir*", se les respetaría en el territorio de la República, ofreciendo por cualquier exceso represalias "*prontas, enérgicas y decididas*". Acompañaba copia de un memorándum dirigido a los representantes diplomáticos en Lima, como explicación de su conducta y del significado que dará el Gobierno de S.M.H. a la actitud del Perú"¹⁴.

LA INTERVENCION ESPAÑOLA: OCUPACION DE LAS ISLAS DE CHINCHA

Al tener noticias enviadas por de Salazar y Mazarredo, respecto de que le entregaría las instrucciones reales en propias manos y en las islas guaneras de Chincha, Hernández Pinzón optó por navegar en demanda de éstas dando fondo en aquel paraje al comenzar el mes de abril (1864); al reunirse allí con el Comisario especial extraordinario de S.M.C., éste ya había redactado una minuta lista para ser puesta en conocimiento de los jefes de la escuadra que, incrementada con la *Covadonga* en la cual viajó desde Panamá (luego de haberse cumplido con las precauciones logísticas necesarias y reparado los tubos de fuego de sus calderas), pasó a reforzar a la *Resolución* y la *Triunfo* —pero débilmente por cierto— pues éstas montaban 44 cañones cada una.

Antes del fallecimiento del Presidente San Román, el Congreso hábale negado los recursos económicos que solicitó para poner a la escuadra en pie de guerra. Al parecer aún se pensaba que la ingrata presencia de aquel Comisario de S.M.C., cuyo título no fue reconocido ni aceptado en Lima, así como su manifiesta altanería, arrogancia y desembozada hostilidad, sólo eran los resultados de una comprensible tensión diplomática a raíz del incidente de Talambo y nada más. Inclusive se creía que la presencia de los barcos de guerra españoles que habiendo integrado la "Comisión Científica" y luego retornado a nuestras aguas, no presuponían un alarde de fuerza ni significaban peligro alguno de que se llegara a un "casus belli", pese a que su inesperado desplazamiento hacia la porción territorial insular de Chincha —que en el fondo podía hacer sospechar el planeamiento de un fácil golpe de mano— debió hacer des-



D. Juan Antonio Pezet.— General Encargado del Mando Supremo (1863-1865). Antes de ser derrocado del gobierno, se preocupó y logró fortalecer tanto al Ejército cuanto a la Marina, previendo futuras dificultades internacionales.— Oleo de Etna Velarde.

ptar suspicacias que permanecieron sin embargo adormiladas.

Sin embargo, el 14 de abril de 1864 tuvo lugar *manu militari* y sorpresivamente la ocupación armada de las islas Chincha por la marina española. Simultáneamente se pasó en Lima una Declaración al Cuerpo Diplomático cuyo texto era el siguiente:

"Los infrascritos Comandante General de la Escuadra de S.M.C. y su Comisario Especial Extraordinario en el Perú, declaran que han resuelto lo siguiente:

Art. 1º—La escuadra de S.M.C. se apoderará de todas las islas pertenecientes al Perú y de los buques de guerra que sirvan de obstáculo a ese proyecto.

Art. 2º—El guano que contienen las islas Chincha servirá de hipoteca para todas las cantidades adelantadas al Perú por súbditos extranjeros, con la garantía de aquel abono, siempre que los respectivos contratos hayan sido aprobados por el Congreso peruano y publicados de manera oficial antes del día de la fecha.

Art. 3º—Las compañías extranjeras que embarcan guano en la actualidad, seguirán exportándolo y rendirán cuenta al gobierno de S.M. de las toneladas que extraigan desde el día de hoy, en que se ha enarbolado el pabellón español en las islas de Chincha.

Y para que llegue a noticia de quien corresponda, firmamos esta declaración en el fondeadero de las islas de Chincha a 14 de abril de 1864. *Luis H. Pinzón.*
Eusebio de Salazar y Mazarredo.

Las Legaciones extranjeras acreditadas en nuestro país —al recibir la Nota de Protesta del Perú, que les envió el 16 de abril de 1864 nuestro Canciller Ribeyro— reaccionaron en forma casi unánime contra aquel atropello internacional pluralista (véase: el Art. 3º). Una excepción comprensible fue la de Francia: su difícil situación de tuela amistosa ejercida protegiendo a los súbditos españoles en el Perú, aconsejó el retiro previo de su Legación antes que se iniciaran las impostergables reuniones diplomáticas.

Así fue como, después de un rápido mas concienzudo análisis de la situación de facto recién surgida —el que no puede precisarse en esta obra por razones de espacio y necesidad de síntesis— con la debida premura se emitió en Lima el correspondiente documento:

"El día 20 fue, en efecto, suscrita la declaración por los Ministros de Estados Unidos y Bolivia, y los Encargados de Negocios de Hawaii, Gran Bretaña y Chile; posteriormente se adhirieron a ella, desde Valparaíso, don Domingo F. Sarmiento, Ministro de la República Argentina, y don Justo Arosemena, de Colombia"¹⁵.

Como la nota de nuestro Canciller —muy acertadamente por cierto— hizo hincapié en que el Perú conservaba y mantenía un perfecto dominio sobre sus islas y su completa soberanía abarcaba también aquellas porciones insulares de su territorio, omitió también rechazar el supuesto derecho de reivindicación esgrimido por el Almirante y Comisario españoles; “considerandos que no es del caso referir”, la declaración diplomática del 20 de abril de 1864 no pudo ni deseó pronunciarse sino negando aquella fabulosa versión hispana...

Y lo hizo en tesis general desde que España, “reivindicando” una mínima fracción territorial de su ex-colonia peruana, se hallaría facultada para repetir su actitud con cualquier otra, lo cual resultaba de por sí una latente amenaza para toda Hispanoamérica.

Sin que cupieran dudas, aquel acaecimiento era una flagrante violación del Derecho Internacional que había vulnerado el respetable Principio de “No Intervención” acatado en forma ecuménica. Además, la ocupación de las islas Chincha como una suerte de hipoteca por débitos difícilísimos de concretar y cuyas cobranzas beneficiarían impositivamente a la Corona de España, fuera de interferir con el lema de la Doctrina Monroe (“América, para los americanos”), intentaba sentar un funesto precedente desde que abriría las puertas para reiniciar un colonialismo obsoleto, caduco e intolerable.

Así fue como el Cuerpo Diplomático se pronunció oficialmente y en conjunto —aquel día 20 de abril de 1864— para que España recapacitara acerca de la actitud de fuerza asumida contra el Perú en las islas de Chincha, con el fin de reexaminar los aspectos jurídicos del hecho y fijar nítidamente sus inexcusables puntos de vista.

MEDIDAS DE FUERZA Y COACCION: LA DEUDA ESPAÑOLA

Como ya se ha visto anteriormente, capturaron y ocuparon de facto las islas de Chincha el 14 de abril de 1864 los marinos españoles. Su Comandante en Jefe —el Almirante Hernández Pinzón— les ordenó también apoderarse de la barca *Iquique*, apresar al Capitán de Corbeta don Agustín Arriola que la mandaba, para luego arriar el pabellón peruano e izar el español en su lugar. Después de notificar al Gobernador de aquel grupo insular, Capitán de Navío don Ramón Valle Riestra, concediéndole un plazo perentorio de 15 minutos para que lo entregase y pusiera a su disposición, ordenó el desembarco de 400 hombres (a las cinco de la tarde aproximadamente), a quienes les resultó sumamente fácil completar la ocupación militar de las islas por hallarse perfectamente armados y listos para cumplir dicha misión, en ventaja absoluta respecto de

la inerte dotación peruana y el personal civil de obreros. Apresado el Gobernador Valle Riestra, se hizo lo mismo con el Capitán de Puerto que era el Comandante don Diego de la Haza. Todos los citados jefes fueron embarcados como rehenes en la fragata española *Resolución*.

Dos días más tarde, el 16 de abril de 1864, después de haber dejado guarnecidas las islas Chincha organizadamente, se presentó la escuadra española en el Callao. La *Covadonga* "sacó de él a la barca *Heredia*, cargada de carbón y víveres; remolcándola por entre los buques mercantes y de guerra que llenaban el puerto, sin que... las sombras de la noche velaran el ultraje... Los jefes de marina, carecían (sic) de instrucciones y parece que las baterías no estaban provistas de pólvora"¹⁶.

La Deuda Española.—Como en el documento del 14 de abril de 1864, en el que tanto Hernández Pinzón cuanto de Salazar y Mazarredo hacían saber su resolución de apoderarse y ocupar las islas de Chincha (cuyos tres artículos ordinales figuran en páginas anteriores), se decía textualmente en el 2º de ellos que, en lo referente "al guano que contienen las islas de Chincha servirá de hipoteca para todas las cantidades adelantadas al Perú por súbditos extranjeros con la garantía de aquel abono...", cabría aquí referirse a la llamada *Deuda Española* —en forma muy sintética, por cierto— que tanto aquel Almirante como el Comisario arriba mencionados consideraban ascendente, poco más o menos, a la suma de "veinte millones de pesos".

En resumen: seguía el meollo de un documento oficial peninsular y provenía..., "de las sumas que pesaban sobre el Erario del Virreinato, gravando los ramos del Tribunal del Consulado, Tesorería Central, Renta de Tabacos, Casa de Moneda y Caja de Consolidación; como también de todos los créditos contra el referido Erario por pensiones, sueldos, suministros, anticipos, empréstitos forzosos, depósitos o por cualquier otro concepto, siempre que emanasen de órdenes directas del Gobierno Colonial o de sus autoridades en España y en el territorio que hoy es República del Perú hasta la fecha en que fue evacuado en 1824"¹⁷.

"En anteriores ocasiones, y sin remontarse a la capitulación de Ayacucho pactada el 9 de diciembre de 1824, se trató, infructuosamente, de arreglar el pago de los créditos españoles"¹⁸.

LAS GESTIONES DE PEZET ANTE EL CONFLICTO INTERNACIONAL

Durante la última fase del gobierno de Castilla (año de 1859), este Presidente de la República Peruana confióle al General Pezet el Ministerio de Guerra y Marina. Por ese entonces el Perú se ha-

llaba prácticamente desarmado contra las continuas y permanentes agitaciones caudillescas internas, pese a haberse obtenido el mismo año que se menciona la definitiva y exitosa campaña sobre el Ecuador, en Mapasingue.

Durante su gestión ministerial, Pezet envió a Europa una comisión militar —integrada por el Coronel Francisco Bolognesi, en compañía del Teniente Artillero José Torreblanca quien, posteriormente ascendería a Coronel— por méritos. Trabajando en forma activa y muy eficientemente, dicha comisión adquirió y embarcó los cañones rayados para el servicio de montaña. Posteriormente y luego de completar las adquisiciones programadas para 1861, aquella misma comisión reanudó el trabajo técnico que tenía entre manos, efectuándolo tanto en Europa como en Norteamérica pero, en esta oportunidad, en búsqueda y selección de cañones mucho mayores ordenados por el ex Ministro Pezet, al convertirse en Encargado del Mando accidentalmente el 5 de agosto de 1863, a raíz de haber fallecido el Presidente San Román. "La artillería de grueso calibre destinada al Callao en tiempo del General Pezet, fue contratada y adquirida por esa misma comisión en Europa y Estados Unidos. Estos dos integérrimos oficiales superiores concluyeron sus días en dignísima pobreza, pero en alto concepto de merecimiento y competencia profesional"¹⁹.

Al ser ocupadas las islas Chincha, nuestra escuadra era muy pobre; los barcos utilizables eran la fragata *Amazonas* y las goletas *Loa* y *Tumbes*, todos mal armados y de muy discretas posibilidades en sí. No obstante que existía la viabilidad de llegar a una solución pacífica y decorosa con España según algunos, Pezet no escatimó esfuerzos para armar al país en el caso de una guerra que surgiera como inevitable. "Con tal finalidad, decretó la elevación de los efectivos del ejército y la policía, solicitó la autorización constitucional para obtener un empréstito interno de diez millones de soles y despachó una comisión a Europa, presidida por D. Manuel Pardo, para contratar un empréstito externo por mayor suma"²⁰.

Respecto del incremento de nuestras unidades navales y arriesgándose a que el acecho bélico —al utilizarse rutas oceánicas con el fin de traer nuevos barcos— los pudiese atacar o hundir durante sus viajes hacia el Perú si antes no se llegaba a un acuerdo pacífico y honroso del conflicto pendiente, fueron enviadas al exterior las comisiones navales que a continuación se enumeran:

Al Capitán de Corbeta, D. Aurelio García y García a Inglaterra, para adquirir la fragata *Independencia*.

Al Capitán de Navío, D. José María Salcedo a los Estados Unidos de Norteamérica, para contratar la construcción de dos fragatas blindadas. Como se presentaron algunas dificultades para este

compromiso, el Comandante Salcedo viajó desde allí a Inglaterra y logró contratar la construcción del vapor a torreón *Huáscar*.

Al Teniente de Navío, D. Miguel Grau, para traer desde Nantes (Saint Nazaire) la corbeta *Unión* que le entregó allí Pardo de Zela.

Este último jefe naval, quien ostentaba a la sazón el grado de Capitán de Corbeta, había sido comisionado para mandar la *América* y fue el último en zarpar de Europa con su buque para arrumbar hacia América y arribar al Perú, con el fin de reforzar nuestra escuadra. Su corbeta, que al igual había sido construida en Inglaterra como lo fue la *Unión*, montaba 12 cañones rayados, poseía elegantes formas y muy buen andar, lo que le permitió dar alcance al resto de la flota española que la península estaba enviando para incrementar sus efectivos navales en el Pacífico. Esto sucedió en la bahía de Fortescue y antes del estallido bélico (estrecho de Magallanes), donde se hallaban fondeados la *Numancia* y el *Marqués de la Victoria* en 45 brazas.

Además, mientras el General Herrán gestionaba en California la compra del vapor *Colón* (de aviso para nuestra escuadra), el coronel Bolognesi reanudaba sus tareas en Europa "con la misión de adquirir municiones y proyectiles así como otras armas". Al respecto apuntó el biógrafo de Pezet, Jorge Arias Schreiber, ampliando que su cometido era el de "comprar veinticinco mil fusiles, cuatro mil carabinas, cuatro mil sables, gran cantidad de municiones y proyectiles y doce cañones de acero de grueso calibre, los poderosos Blackeley de 31 cm. y Armstrong de 28 cm."²¹

En el Callao se construyó el monitor *Victoria*, se blindó el *Loa* y se artilló el vapor *Callao*. En Lima se instaló una fábrica de pólvora y se establecieron maestranzas, para armamento y reparaciones navales en forma general, con capacidad de trabajo garantizada.

LA RENUNCIA DE HERNANDEZ PINZON: LLEGADA DE PAREJA

El 9 de noviembre de 1864 y mediante su oficio N° 398 (Reservado), el Almirante Hernández Pinzón firmó y envió su renuncia como Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, al Ministro de Marina en España. Las razones con que respaldaba su actitud, debíanse tanto al reciente cambio de aquel Ministro en la península (por la cuestión peruana, una de cuyas causas era él), cuanto al estado de su salud (por la vida sedentaria de siete meses que llevaba y los efectos del clima desacostumbrado para el hombre de mar europeo).

Terminaba expresando que rogaba al destinatario poner su dimisión "a los pies de S.M. con las protestas de mi lealtad hacia su Real Persona, como ya confidencialmente en dos ocasiones lo hice y rogué al antecesor de V.E."²².

Su renuncia, que parecía ser esperada en la península o hallarse lista para ser aceptada por el gobierno de Madrid, fue tramitada casi inmediatamente. Para reemplazarle como Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, habíase nombrado al almirante D. José Manuel Pareja. Tan destacado profesional—quien acabando de desempeñarse como Ministro de Marina dejaba la política— se reincorporó a la actividad marinera, luego de entregar su alto cargo a D. Francisco Armero y F. de Peñaranda.

El viaje de Pareja hasta el Perú así como el cambio de comando en la escuadra fueron rápidos. Recién al mes de haber dejado España informó lacónicamente a su gobierno (valiéndose del vapor correo despachado el 10 de diciembre de 1864), tanto de su asunción al mando cuanto "del estado brillante, bajo el punto de vista militar, único al que podía referirme, en que encontré estas fuerzas al tomar posesión del mando"²³.

Poco tiempo después, en su oficio N° 469 al nuevo Ministro de Marina, pudo ampliar detalles importantes: había conservado el más riguroso incógnito usando el apellido supuesto como Sr. *Padilla*. La fragata peruana *Amazonas* fondeada en el Callao, hizo embarcar en el vapor que le trajo a un ayudante del Capitán de Puerto quien tenía la consigna de impedir el desembarco de los señores *Padilla*, *Pastor* y *Navarro* a manera de precaución, desde que resultaba dudoso que no hubiese venido el almirante Pareja pese a lo que trascendía de la correspondencia registrada por el buque recién llegado.

También comunicó al gobierno español en el antedicho oficio (firmado en Pisco el 24 de diciembre de 1864), haber conseguido entrevistarse con el Comodoro inglés Harvey quien enarbolaba su insignia en la fragata británica *Leander*. Este le invitó a comer en su propio barco al día siguiente, tras de enterarse de la verdadera identidad de Pareja que le fue secretamente comunicada por el español.

Su colega inglés le suministró noticias complementarias: acerca del verdadero estado de los buques peruanos; que el Gobierno del Perú deseaba llegar a un acuerdo pronto pero honroso. Además, el día en que su vapor zarpaba del Callao para arrumbar a Pisco—dialogando con Mr. Vien, Encargado de Negocios de Francia en Lima— supo que éste había oído que nuestro Plenipotenciario en París, Sr. Barreda, trataba de conseguir los buenos oficios franceses con el fin de lograr el arreglo de la cuestión hispano-peruana²⁴.

EL CONGRESO AMERICANO: SU INEFICACIA FINAL

La presencia de la "Expedición Científica" en aguas del Pacífico americano, el incidente de Talambo en Pacasmayo y el envío del Comisario de S.M.C. de Salazar y Mazarredo hasta el Perú, tan afanado en que se reconociera oficialmente su impropio rango por el gobierno de un país libre, independizado y dueño de sus propios destinos, empezaron —aunque con casi inocente lentitud— a crear una lógica alarma en nuestra patria. Al mismo tiempo, comenzaron a incubarse fundadas sospechas acerca de aquella "Expedición Científica", en el sentido de que pudiera encubrir o embozar, pese a la seriedad de su misión primitiva (recuérdese que en ella vino embarcado el sabio español, D. Marcos Jiménez de la Espada) preconcebidos y estudiados planes de intervención armada en sus antiguas colonias americanas. Como lógica consecuencia de tales especulaciones, surgió la idea de conformar un alertado y sólido bloque de alianza entre los países expuestos al mismo riesgo.

"La convocatoria del "Congreso Americano" constituyó una medida precautoria"... "preventiva de indiscutible acierto, cuya iniciativa correspondió al Gobierno del General Pezet. La circular respectiva fue formulada por el Canciller peruano en enero de 1864, es decir, antes de la ocupación de las islas de Chincha... Fatalmente los acontecimientos se precipitaron rápidamente, y no hubo tiempo para que se concertase tal alianza"²⁵.

Consumada de facto la intervención española en aquellas guarniciones, el 15 de octubre de 1864 (seis meses después) se inauguró aquel Congreso. Participaron en él Chile, Colombia, Bolivia, Venezuela, Argentina, Guatemala, Ecuador y el Perú. No obstante sus bien encaminadas deliberaciones para conseguir una solución equitativa y honorable acerca del asunto internacional pendiente entre el Perú y España, al no poderse concretar medidas de defensa común en la práctica, dichas sesiones (habidas en Lima), tuvieron simplemente un efecto moral.

Antes que se tomara una medida dirigida al gobierno de España con el debido respaldo congresal, asumió el mando de su escuadra el Almirante D. José Manuel Pareja, en calidad de Comandante General en el Pacífico de las fuerzas navales de S.M.C., investido de las más amplias facultades para negociar o actuar según las circunstancias.

EL TRATADO VIVANCO—PAREJA

"Sucedió una tregua en la agudeza del conflicto —escribió Vargas García— mientras Mazarredo fue a España para nuevas instrucciones y llevando quejas pueriles. Su gobierno desaprobó la con-

ducta extremada que usara ese representante y declaró que no se trataba de reivindicación; pero a la vez mantuvo las otras reclamaciones y sobre esa base propúsose una forma de arreglo que al principio no quiso aceptar nuestro gobierno; pero que después, casi a la letra, fue firmada por nuestro Plenipotenciario General Vivanco y el Almirante español D. Juan Manuel Pareja. Por este tratado se daban mutuas satisfacciones; pero quedaban los ultrajes inferidos por Pinzón al país; se reconocía "la deuda española" pero sujeta al arreglo de un tribunal mixto y el Perú se obligaba al pago de tres millones de pesos por "los gastos hechos por los buques españoles desde que el Perú se negó aceptar la fórmula de arreglo propuesta (27 de Enero de 1865 a bordo de la fragata española *Villa de Madrid*)"²⁶.

La apretada síntesis que acerca del tratado *Vivanco—Pareja* esbozó nuestro historiador naval Vegas García —a la cual se ajusta aquí el autor por razones de espacio— será ampliada en páginas posteriores y cuando llegue la ocasión de hacerlo. Mientras tanto baste decir que, al ser conocido dicho compromiso internacional se produjo un gran descontento en el Perú y surgieron duras críticas en España. Esta nación, avizorando el devenir de circunstancias mucho más peligrosas y duras en razón de su lejanía, habíase aprestado a robustecer su escuadra en el Pacífico sudamericano, al enviar nuevas y poderosas unidades navales al probable teatro de operaciones.

Con referencia al tratado que se examina y cuando aún no se había firmado ni refrendado sino existía sólo el acuerdo final de las negociaciones entre Vivanco y Pareja, su texto y cláusulas fueron presentados al Congreso de la República por el General D. Juan Antonio Pezet con el fin de obtener su aprobación constitucional. Al no obtenerla como se pensaba, "el gobierno echó sobre sí la responsabilidad de ejecutar el tratado, y lo efectuó, abonando al Almirante español la indemnización convenida y reconociendo al Comisario Regio"²⁷.

El día 5 de febrero, poco después de firmarse el tratado, se produjeron graves desórdenes en el Callao y después en Lima. Durante el desembarco normal de marinos españoles francos (de paseo), varios resultaron heridos en una refriega popular —sofocada por policías y soldados— habiendo fallecido un tripulante español (Cabo Esteban Fradera). El Presidente del Senado, Mariscal D. Ramón Castilla, acudió en persona al Palacio de Gobierno con el fin de protestar enérgicamente ante el General Pezet, por haber permitido la intervención policial y militar en los disturbios de la víspera. Hallándose el gobernante con dos de sus Ministros, increpóle a su vez por su oposición, discursos y tendencia subversiva; habiéndole respondido Castilla "en términos ofensivos contra los hombres del go-

bierno, Pezet ordenó entonces la prisión de Castilla, acto que fue cumplido con la aprobación unánime de sus Ministros²⁸.

Detenido Castilla hasta el 21 de febrero a bordo de un bergantín —*Guisse* (sic)— fue luego trasladado a una fragata mercante y deportado a Europa. El gobierno creía que, según lo expuesto por Pezet. . . , "por su alto grado en la milicia y por su antigua influencia en el ejército, estaba designado para encabezar una sublevación en la capital, pues se creía que a su vez, tan largo tiempo obedecido con temor y sumisión, el pueblo acudiría presuroso a sostenerlo y varios cuerpos militares abandonarían al gobierno en el conflicto"²⁹.

Cuando se hizo pública la deportación de Castilla, el efecto que causó fue más bien contrario al que se esperaba, al incrementar una agitación revolucionaria que había permanecido latente.

LA REACCION DE NUESTRA MARINA Y EJERCITO ANTE EL TRATADO

La actitud naval y militar al concertarse el tratado Vivanco—Pareja, resultó ampliamente adversa a aquel documento en sentido general, pese a que inicialmente surgió un divisionismo discrepante y hubo derramamientos de sangre muy lamentables, tanto entre leales al régimen como del lado de la oposición

El Coronel D. José Balta en el norte del país, el General D. Pedro Diez Canseco en el centro y el Coronel D. Mariano Ignacio Prado en el sur, se insurreccionaron contra el gobierno de Pezet y alzaron como bandera su repudio al ya mencionado documento internacional. Las opiniones de los marinos quedaron divididas: parte de nuestra escuadra permaneció leal al régimen; el resto de ella comenzó a plegarse al movimiento iniciado en el sur, reconociendo como jefe al Capitán de Navío D. Lizardo Montero Flores. Como inevitable resultado de estas discrepancias se originaron diversos motines a bordo de algunos buques de guerra. El más lamentable fue el acaecido en la fragata *Amazonas* (surta en Arica), a cuyo bordo murió el 24 de junio de 1865 un distinguido y brillante profesional: el Contralmirante D. Juan José Panizo, junto con algunos otros afines a sus leales principios.

Refiriéndose al sector revolucionario sureño que, en contra del tratado Vivanco—Pareja se sublevó para derrocar al gobierno del General D. Juan Antonio Pezet, escribió el Coronel Zuleta: "... , como consecuencia estalló en Arequipa, el 28 de febrero del mismo año, una revolución acaudillada por el Prefecto, Coronel D. Mariano Ignacio Prado. Este movimiento duró casi todo el año 1865, peleándose en diferentes puntos del territorio donde la autoridad del gobierno era desconocida. Al fin, el ejército de Prado, fuerte de 14,000 plazas, "Restaurador de la honra nacional" concentrado en

Chilca y en Lurín, abrió la marcha, y pasando por el camino real, a la vez que se apoderó de Chorrillos, continuó por el que conduce a la capital por el Sur, flanqueó audazmente en esa marcha nocturna la línea del General Pezet, establecida de Oeste a Este, que le esperaba para batirlo en las cercanías de Lima. Prado penetró y se apoderó de la ciudad después de varios combates, en la madrugada del 6 de noviembre. . . El ejército veterano del General Pezet, hubo de capitular sumariamente y casi sin combatir³⁰.

Poco tiempo después, y habiéndose rehusado el General D. Pedro Diez Canseco —quien ejerció de Vicepresidente durante el gobierno del derrotado Pezet— de asumir la dictadura militar, se celebró una reunión concurrendísima en la Plaza de Armas de Lima y en su Municipalidad. Durante ésta se proclamó en comicios populares al Coronel D. Mariano I. Prado como Dictador, cargo que aceptó y asumió de hecho.

Resulta de interés indicar aquí que D. Jacinto Albistur, además de haber venido desempeñándose en nuestra patria como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de S.M.C., había sido nombrado por la Reina de España el 14 de mayo de 1865 como su "Comisario Especial" (en lugar y reemplazo del anterior: de Salazar y Mazarredo), conforme se le acreditó en su Carta de Presentación enviada desde la península a nuestro Ministro de Relaciones Exteriores³¹.

Una de las primeras diligencias del gobierno dictatorial fue la de remitir una circular a las legaciones extranjeras, comunicándoles oficialmente la asunción del Coronel Prado al poder, así como la terminación de la larga crisis política que había atravesado el Perú. Deliberadamente se omitió enviarla al Ministro español, D. Jacinto Albistur, al mismo tiempo que se ordenaba retirar la guardia que custodiaba su legación. Tal medida forzó al diplomático hispano a despedirse de sus colegas extranjeros, y dejando la protección de sus compatriotas bajo la tutela de su colega francés en el Perú, emprender viaje de regreso a su país de origen.

LA GUERRA CON ESPAÑA: BREVE PROLEGOMENO NAVAL

Los refuerzos navales hispanos que envió el gobierno de S.M.C. hasta Sudamérica, para engrosar la Escuadra del Pacífico y en vista de la tensa situación imperante con sus ex-colonias, (la fragata *Triunfo* habíase incendiado y perdido en las islas Chincha, en 1864) se fueron incorporando al grueso y finalmente a la *Resolución* y *Covadonga* surtas en nuestras aguas, arribando al Callao el 5 de mayo de 1865. Antes y sólo por algunas horas, habían recalado en Valparaíso el 28 de abril. Allí se enteraron, tanto por el Comandante de la goleta ibérica *Vencedora* cuanto por su Cónsul, señor Agacio, de

la firma del tratado *Vivanco—Pareja* y el consiguiente arreglo con el Perú.

Aquella imponente flota, bajo el mando del Almirante D. Juan Manuel Pareja con su insignia enarbolada en la fragata *Villa de Madrid*, luego de efectuar y recibir los saludos de cañón reglamentarios, fondeó en nuestro primer puerto a las once de la mañana arriba indicada. Tenía como Mayor General (Jefe del Estado Mayor) al Capitán de Navío D. Miguel Lobo y Malagamba, hallándose integrada por las siguientes unidades: fragata *Villa de Madrid* (Comandante: Capitán de Navío, Claudio Alvar González); fragata *Numancia* (Comandante: Capitán de Navío, Casto Méndez Núñez); fragata *Berenguela* (Comandante: Capitán de Navío, Manuel de la Pezuela; fragata *Blanca* (Comandante: Capitán de Navío, Juan Bautista Topete); fragata *Resolución* (Comandante: Capitán de Navío, Carlos Valcárcel); goleta *Vencedora* (Comandante: Capitán de Navío Joaquín Navarro) y goleta *Covadonga* (Comandante: Teniente de Navío, Luis Fery).

Habiendo sido nombrado Pareja no solamente Comandante General de dicha flota sino también Ministro Plenipotenciario de España en Chile, decidió zarpar con sus buques hacia el indicado país con el fin de reclamar las satisfacciones que el decoro y la dignidad de su patria requerían. Resumiendo: por haberse proferido gritos sediciosos contra España frente a su Legación; no reprimirse los ataques anti-españoles del diario "San Martín"; haberse contratado gente de guerra y embarcado "contrabando de guerra" en el transporte peruano *Lerzundi*; cometídose la arbitrariedad de declarar el carbón como "contrabando de guerra" en perjuicio de los buques españoles cuando la ocupación de las islas guaneras de Chincha, etc.

Teniendo en cuenta todas aquellas reclamaciones insólitas consideradas como pretextos banales, el 5 de diciembre de 1865 el Perú y Chile firmaron un tratado de mutua defensa contra aquella intervención.

La minuciosa y bien lograda redacción preliminar del citado pacto internacional: Tratado de Alianza ofensiva y defensiva, fue encomendada a los Plenipotenciarios ad hoc D. Toribio Pacheco por el Perú, y D. Domingo Santa María acreditado por Chile. En su esencia especificaba "En el nombre de Dios todo poderoso" (sic), que ambas repúblicas, ante el peligro que amenazaba a la América, la violenta agresión e injustas pretensiones con que el Gobierno español había comenzado a atentar a la dignidad y soberanía de ambas, había acordado celebrar un pacto de alianza ofensiva y defensiva. Seguían cinco artículos referidos a unir las fuerzas navales disponibles para batir a las agresoras, mando de ellas por el jefe de mayor graduación, gastos y distribución equitativa de ellos según el caso y las aguas en que se combatiera, invitación a las repúblicas

americanas para que prestaran su adhesión al tratado, y, finalmente, la obligación de los aliados para la ratificación del tratado y su canje en Lima, "en el término de cuarenta días, o antes si fuese posible"³².

Aquel Tratado de Alianza peruano-chileno fue aprobado por el Jefe Supremo Provisorio de la República, D. Mariano Ignacio Prado, mediante el Decreto dictatorial (de un solo artículo) que expidió y firmó en la Casa de Gobierno, en Lima, el 12 de enero de 1866.

Dos días más tarde y tras de haber desconocido el tratado *Vivanco—Pareja* en todos sus alcances, el 14 de enero de 1866 mandó publicar solemnemente la declaratoria de guerra a España.

"Incontinenti ordenó a la escuadra peruana salir a campaña. Posteriormente aliáronse al Perú y Chile el Ecuador y Bolivia que, aunque no podían prestarles concurso activo, los auxiliaban con la medida que adoptaron de clausurar sus puertos a las naves españolas"³³.

A partir de aquellos acontecimientos históricos, nuestra patria tuvo que concentrar su atención preferente hacia el mar y hacer esfuerzos denodados para robustecer sus defensas, ya costeras ya navales, porque a lo largo y extenso de sus aguas anidaba el mayor peligro, y desde su vastedad sobrevendría el desigual ataque. La presencia de la poderosa flota española en pie de guerra acechando el Pacífico, obedecía a un fin preconcebido y audaz.

El destino, inescrutable y veleidoso, pronunciaría la última palabra.

Notas al capítulo XII

1. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929. Pp. 103-104.
2. GUILLEN TATO, JULIO... *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico* (1863-1867). Archivo: Alvaro Bazán (Sección Expediciones). Madrid, 1966. T. I., p. I. Museo Naval, Madrid 1966.
3. GAVIRA, JOSE... *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada Numancia*. Reedicción: Prólogo, p. 3. Ed. Escelicer S.L.—Canarias 24, Madrid s/f.
4. *Ibidem*.
5. ZULETA, CELSO... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920, p. 78.
6. WAGNER DE REYNA ALBERTO... *Historia Marítima del Perú* (co-autor. Lima, 1974. T. VII, p. 85.
7. ECHENIQUE, JOSE RUFINO... *Memorias para la Historia del Perú*. Lima, 1952. T. II, p. 261.
8. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... Op. cit., p. 88.
9. *Ibidem*, p. 89.—Vide: oficio N° 34, 26 de febrero 1851, del Encargado de Negocios francés en Lima, a su Ministro de Asuntos Extranjeros.
10. GUILLEN TATO, JULIO... Op. cit. T. I. p. VI (Introducción al Archivo: Alvaro de Bazán).
11. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1960. T. I., p. 161.
12. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... Op. cit., p. 89.
13. NOVO Y COLSON, PEDRO... *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882, p. 166.
14. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... Op. cit., p. 92.
15. GREZ PEREZ, CARLOS... *Los intentos de unión hispano-americana y la guerra de España en el Pacífico*. Santiago 1928, p. 119.

16. MELO, ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Callao, 1980. T. I., p. 210. Ed. "Museo Naval del Perú". Imprenta de la Marina.
17. MANIFIESTO DE LOS MOTIVOS QUE HAN INDUCIDO AL PERU A DECLARAR LA GUERRA A ESPAÑA. Inicia el Manifiesto el Dr. José Toribio Pacheco.—Vide: "Edición Cincuentenario del 2 de Mayo de 1866", de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria.
18. Ibidem.
19. ZULETA, CELSO... Op. cit., p. 80.
20. ARIAS SCHEREIBER, JORGE... *El General Juan Anonio Pezet* Lima, 1963, p. 32.
21. Idem.
22. GUILLEN TATO, JULIO... Op. cit. p. 4.
23. Ibidem. Op. cit. Documento N° 5, p. 7.
24. Idem. Documento N° 5, p. 8.
25. ARIAS SCHEREIBER, JORGE... Op. cit., p. 51.
26. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 106.
27. ZULETA, CELSO... Op. cit., p. 79.
28. ARIAS SCHEREIBER, JORGE... Op. cit., p. 65.
29. Ibidem. Pp. 65-66.
30. ZULETA, CELSO... Op. cit., p. 80.
31. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... Op. cit., p. 267.
32. Ibidem. Pp. 312-315.
33. ZULETA, CELSO... Op. cit., p. 81.

Indice Onomástico

A

- ABASCAL Y SOUSA, José Fernando: 61
"ABERCROMBIE", H.M.S.: 93
ABRANTES, Marqués de: 275
ACQUERONI, Alejandro: 174
ACUÑA, Fernando: 283
ADDISON, Robert: 103
"ADELA" (nave): 172
"AEOLUS", H.M.S.: 89, 91
AGACIO, cónsul español: 306
AGUILAR (patriota): 3
AGUIRRE, Pedro Juan: 64
"ALAYZA" (nave): 243, 250
ALBISTUR, Jacinto: 306
"ALEJANDRO" (nave): 13, 33, 34, 35, 36, 38, 41
"ALERTA" (nave): 236
"ALEJANDRO" (nave): 13, 33, 34, 35, 36, 38, 41
"ALERTA" (nave): 236
ALIAGA, Diego de: 116
ALIAGA, Juan: 253
ALLENDE, José: 247
ALMAGRO, Diego de: 117
ALVAR GONZÁLEZ, Claudio: 307
ALVARADO, Felipe: 22, 51
ALVARADO, Ramón Cándido de: 118
ALVARADO, Rudecindo: 15, 16, 49, 57, 62, 63, 68, 111
ALVAREZ Esteban D.: 40
ALVAREZ CONDARCO: 104
ALVIZURI, Fernando: 248
ALZAMORA, Damián: 249, 278, 281
ALZAMORA, Federico: 282, 283
"AMAZONAS" (nave): 245, 246, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 268, 291, 300, 302, 305
"AMERICA" (nave): 160
"ANDROMEDE" (nave): 221
ANGLADA: 180
ANGULO: 3
ANGULO, José: 284
ANGULO, Pedro: 195, 235
"APURIMAC" (nave): 245, 251, 252, 254
"AQUILES" (nave): 117, 118, 120, 121, 122, 123, 126, 127, 140, 192, 195, 197, 200, 201, 202, 203, 213, 215, 221, 225, 226.
ARANA, Benito: 280
"ARAPILES" (nave): 4
ARAUJO BRUSQUE, Francisco Carlos de: 268
ARENALES, general: 68
"AREQUIPENA" (nave): 151, 152, 161, 173, 174, 196, 198, 222
"AREQUIPEÑO" (nave): 180, 185, 186, 190, 203, 214, 215, 221, 226, 227, 228, 229, 230
ARIAS SCHREIBER Jorge: 301
"ARICA" (nave): 254, 255, 263, 277, 278
ARISTIZABAL, teniente: 85
ARMERO, Francisco: 302
ARNOLD, Carlos: 249

AROSEMENA, Justo: 297
 ARRAZOLA: 289, 295
 ARRIOLA, capitán de fragata: 254, 298
 ARTEAGA, Pedro: 222, 290
 ARTIGAS, José: 208
 ASTETE: 252
 "ASIA" (nave): 117, 118, 120, 121,

122, 123, 124, 126, 127, 140, 251
 AUSTRIAS (casa de los): 53
 "AVILES" (nave): 61
 AYLLON SALAZAR, Ignacio: 170
 AYLLON SALAZAR, José Simeón: 115
 AZERO, general: 170

B

"BALCARCE" (nave): 2, 5, 12, 26, 27, 28, 32, 59, 75, 113, 116, 126, 140
 BALTA, José: 240, 305
 BALLARD, Samuel James, comandante: 93
 BALLIVIAN, José: 218, 219, 221, 237
 "BARFLEUR" (nave): 89
 BARREDA, Federico: 259, 292, 302
 BARROSO: 103
 BARTH: 97, 100
 BASADRE, Jorge: 50, 53, 60, 73, 130, 146, 147, 149, 155, 158, 168, 175, 176, 263
 BASSAN, Samuel: 91
 BAXTER: 122
 "BEBERIBE" (nave): 272
 BECERRA: 178
 BEDOYA: 224
 BELEY, J. B., teniente: 103
 "BELGRANO" (nave): 2, 5, 12, 15, 21, 22, 26, 27, 28, 32, 38
 "BELMONTE" (nave): 272
 BELLO, Andrés: 195
 BENITES, Gabriel: 283
 "BERENGUELA" (nave): 307
 BERINDOAGA: 84, 85
 BERKELEY, William: 86
 BERMUDEZ, coronel: 178
 BERNALES, Ramón: 282
 BISET ADISON, comandante: 69, 113, 117, 122
 BLACK, Guillermo: 253
 "BLANCA" (nave): 4, 307
 BLANCO, Cicerón: 11, 12, 200
 BLANCO ENCALADA, almirante: 6, 8, 11, 12, 14, 19, 31, 32, 33, 36, 46,

123, 124, 192, 200, 201, 202, 203, 204, 213, 219, 234
 BLANCHET, Jean: 224, 225, 226, 228, 229, 230
 BOLÍVAR, Simón: 7, 8, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 31, 44, 45, 46, 49, 50, 57, 66, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 94, 95, 97, 98, 99, 102, 106, 109, 110, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 124, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 138, 139, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 168, 170, 173, 178, 188, 254
 BOLOGNESI, Francisco: 300, 301
 "BOMBONA" (nave): 131
 BONAPARTE, José: 87
 BONAPARTE, Napoleón: 61, 62, 87, 88, 89, 92, 100
 BORBON (casa de): 53
 "BORKLET" (nave): 214, 215
 BOTERIN, José: 37, 169, 172, 174, 179, 250
 BOUCHARD, Hipólito: 29, 30, 52, 64, 69, 117, 134, 161, 172, 174
 "BRANCH" (nave): 13, 45, 63
 BRICENO PEROZO: 96, 99
 "BRITTON" (nave): 142
 BROWN, Guillermo: 29, 64
 BUENAÑO MURO: 131, 172, 190, 203, 214
 BULNES, general: 208, 213, 219, 220, 221, 223, 225, 229, 233, 235
 BYNON, Santiago Jorge: 200, 213, 221, 225, 226, 227

C

CABIESES, Hercilio: 245, 254
 CACERES: 145
 CALMET, Enrique: 253

CALVO ENCALADA, Mercedes: 200
 "CALLAO" (nave): 254, 257
 CAMACARO, jinete: 176

- CANGA HERRERA, José: 126, 127
 CANTERAC, José: 12, 14, 46, 48, 49,
 59, 62, 70, 71, 72, 73, 74, 112, 138.
 CANTILLO, primer ministro: 30
 "CANTO A JUNIN" (nave): 76
 "CANTON" (nave): 46, 65
 CARCAMO, hermanos: 1, 3, 36
 CARLISLE: 97
 CARLOS IV, rey: 62, 87, 92
 "CARMEN" (nave): 203
 "CAROLINA" (nave): 180
 CARRANZA, Anjel Justiniano: 11,
 31
 CARRASCO, Eduardo: 9, 28
 CARRASCO, Francisco: 247, 281, 282
 CARREÑO, Enrique: 282
 CARREÑO: 243, 244
 CARRERA NARANJO: 76, 78
 CARRILLO, CAMILO N.: 277, 282
 CATER Guillermo, 2, 12, 33, 45
 CASANOVA, capitán de fragata: 254
 CASARIEGO, José María de: 111
 CASTAÑEDA, Domingo: 251
 CASTELAR, Emilio: 289
 CASTELNAU: 247
 CASTELLI, (nave): 2, 3, 5, 36, 46,
 65, 69
 CASTILLA MARQUESADO, Ramón:
 219, 220, 235, 236, 238, 239, 240, 241,
 242, 243, 245, 246, 247, 251, 252, 253,
 254, 255, 256, 257, 259, 260, 263, 299,
 304, 305
 CASTILLO, capitán de fragata: 254
 CASTILLO (patriota): 3
 CASTRO, Carlos: 248
 "CATALINA" (nave): 201, 222
 "CATHERINE" (nave): 67
 "CAUPOLICAN" (nave): 187, 254
 CEDENO: 176
 "CEREN BOTIN" (nave): 61
 "CERES" (nave): 13, 45, 46, 63
 "CLARINGTON" (nave): 123, 126
 CLARK, comandante: 61
 CLARK, Daniel: 283
 "CLEOPATRE" (nave): 97
 "CLORINDE" (nave): 93
 COBIAN, Juan B.: 252
 COCHON: 230
 COCHRANE, Tomás: 2, 11, 31, 34,
 35, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 58, 69, 90,
 101, 104, 120, 128, 156, 187, 192, 228,
 241, 243
 "COLCURA" (nave): 203
 COLMENARES, Francisco: 129
 "COLOCOLO" (nave): 192, 195, 197,
 200, 201, 221, 225, 226
 COLON, Cristóbal: 289
 "COLON" (nave): 301
 "COMET", U.S.N.: 94
 "COMETA" (nave): 67
 "CONFEDERACION" (nave): 190,
 197, 205, 208, 209, 218, 219, 220, 221,
 224, 227, 228, 229
 "CONGRESO" (nave): 58, 67, 68, 69,
 75, 78, 120, 121, 140, 149, 150, 161,
 174, 180, 181, 196, 197, 201, 202
 "CONGRESS" (nave): 256
 "CONSTANCIA" (nave): 29
 "CONSTANTE" (nave): 67, 116, 120,
 121, 123, 126, 127, 140
 "CONSTITUCION" (nave): 236
 "CONVENCION" (nave): 180
 COOKE, William: 86
 CORDERO, coronel: 132
 "CORMORAN" (nave): 241, 243
 "CORNWALLIS" (nave): 61, 62
 CORREA: 112
 CORTES, fray Juan de Dios: 129
 "CORUÑA" (nave): 88, 89
 COSTA ACEVEDO: 270, 271
 COSTA REGO MONTEIRO, Francis-
 co de: 269
 "COVADONGA" (nave): 287, 288,
 291, 294, 296, 299, 306, 307
 GRANFIELD BERKELEY, George:
 86
 CRESPO, 3
 CRUZ: 12
 CRUZ, Luys de la: 11
 "CRUZ" (nave): 3, 12
 CRUZ, José de la: 208

CUEVAS, capitán: 208

CUMBERLAND: 256

CH

CHARLTON: 61

CHAVEZ PERALTA, Saúl: 23

CHESAPEAKE (nave): 88

"CHIMBORAZO" (nave): 77, 121,
122, 123, 140

CHIRIBOGA, Angel Isaac: 165

D

DAQUES, Carlos: 249

"DARDO" (nave): 13, 45, 49, 63

DAVIES, Thomas: 103

DE CASARIEGO, José María: 109,
112, 138

DE LA BARRA, Felipe: 30

DE LA CRUZ, mariscal: 6, 11, 39, 45,
65, 66DE LA PUENTE Y CANDAMO, Jo-
sé A.: 38, 66, 67

DELBOY, Emilio: 283

DELBOY, Ulises: 252, 282

DELGADO: 279

DEL MAR, Juan Manuel: 259

DEL RIO: 4

DEL SOLAR, Antonio: 187

DEL SOLAR, Francisco José: 99

DEL VALLE Y SEIJAS, Antonio: 105

DENEGRI LUNA: 159, 179, 196, 199,
223DE SATA Y BUSSY, José: 95, 96,
99

"DEVASTATION" (nave): 100

DIANA, diosa: 101

DIAZ, E., capitán de corbeta: 254

DIAZ, Manuel, comandante: 200, 214,
221DIEZ CANSECO, Pedro: 259, 287,
305, 306

DOMINGUEZ, Manuel José: 138, 144

DONAIRE, Carlos: 282

DORAL, Antonio: 127

DRINOT: 122

"DUBLIN" (nave): 241, 243

DUEÑAS, Ignacio: 245, 254, 255

DUNDONALD, conde de: 43

DURO, Francisco: 143, 144

E

"ECEPTRE" (nave): 92, 93

ECHEANDIA, Parcemón: 248

ECHENIQUE, José Rufino: 236, 242,
243, 244, 245, 291EDMOND (nave): 225, 226, 227, 228,
229, 230

EGAÑA, Mariano: 201, 202

ELCORROBARRUTIA, comandante:
2, 37, 161

ELDER, Thomas: 117

ELDREDGE, John: 224, 226, 227, 229

"EL FIRME DE CADIZ" (nave): 67

ELIAS, Domingo: 236

"ELISA" (nave): 194, 278

ELMORE, F.: 244

"EMPRENDEDORA" (nave): 63,
68

ENCALADA, Mercedes: 11

ESCALONA, Juan de: 154

ERICSSON, ingeniero: 257, 258, 259

ESCURRA, Javier: 282, 283

ESCURRA, capitán de fragata: 254

- "ESMERALDA" (nave): 42, 120
 ESMOND, John: 2, 3, 35, 41
 ESPEJO: 3
 ESPINAR, Rómulo: 253
 ESPINOZA: Candelario: 129, 130, 131
 ESPORA, Domingo: 30
 ESPORA, Tomás: 29, 30, 31
 ESQUIVEL, Juan: 251
 "ESTHER" (nave): 116
 ESTRADA, José: 111, 113, 114, 115
 EUGENIO: (sobrino de Castilla):
 243
 "EULALIA" (nave): 160

F

- FANO: 260, 290
 "FELIZ INTELIGENCIA" (nave):
 208
 FERNANDEZ, Manuel: 129
 FERNANDINI, general: 181
 FERNANDO, hijo del rey Carlos IV:
 87
 FERREYROS, Manuel: 252, 264, 267,
 268, 269, 270, 271, 273, 274, 275, 276,
 277, 278, 282
 FERY, Luis: 307
 FIGUEROLA, Justo: 236, 240
 "FLETES" (nave): 209
 FLEURY: 230
 "FLORA" (nave): 186, 196
 "FLOR DEL MAR" (nave): 180, 187,
 190, 194, 201, 202
 FLORES, Juan José: 166, 167, 168,
 175
 FLORES, Ricardo: 283
 FORCELLEDO, Francisco: 173, 245
 FOSTER, Roberto: 31
 "FRANCISCA" (nave): 174
 "FRANKLIN" (nave): 46, 65
 FRADERA, Esteban: 304
 "FREDERICK" (nave): 67
 FREEMAN, Enrique: 185, 186
 FREIRE, Nicolás: 206, 207, 257, 258
 FREIRE, Ramón: 193, 194, 196
 FRENCH, Jorge: 117, 187, 202, 205,
 218, 219, 220
 FUENTES, Hildebrando: 238
 "FUNDADOR" (nave): 190, 205, 209,
 214, 215, 216, 217, 218, 222
 FUNES, Miguel: 122
 FUXA, Pedro: 248, 249

G

- GALDEANO, José María: 150
 GALINDO, Anfbal: 76
 "GALVARINO" (nave): 102, 103
 GALVES, Francisco: 144
 GAMARRA, Agustín: 30, 49, 69, 70,
 125, 157, 158, 175, 177, 178, 179, 184,
 188, 189, 191, 198, 219, 220, 233, 235,
 236, 237, 238, 239, 244, 245, 250
 "GAMARRA" (nave): 236, 243
 "GANGES", H.M.S.: 90
 GARCIA, José María: 33, 179, 244,
 254
 GARCIA, Manuel: 67
 GARCIA CAMBA: 127
 GARCIA DE LA RUESTRA SANIER,
 Isabel: 105
 GARCIA DEL POSTIGO, Carlos:
 (cap. de corbeta): 2, 12, 69, 74, 133,
 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 179,
 180, 221, 222, 226, 227, 229
 GARCIA DEL RIO: 53
 GARCIA ROSELL, César: 61
 GARCIA Y GARCIA, Aurelio: 300
 GARCIA YRIGROYEN: Franklin
 Pease: 206

- GARIBAY, Pedro: 61
 GARRIDO, Victoriano: 192, 195, 196, 197, 221
 GAVIRIA, J.: 289
 "GENERAL GUISE" (nave): 185
 "GENERAL PLAZA" (nave): 254, 255
 "GENERAL SALOM" (nave): 151
 GIL, Pedro José: 129
 GODOY, Manuel: 62, 92
 GOMEZ ALCAZAR: 3
 GONZALES, Francisco: 253
 GOPROCHANO: 226
 GOULD, Pedro: 122
 GRAU, Miguel: 252, 301
 GRAY, George: 89
 GRISANTI, Angel: 95, 98
 "GUADALUPE" (nave): 93, 118, 187
 "GUAYAQUILEÑA" (nave): 75, 121, 122, 162, 163, 164, 165, 166, 169, 172, 173
 "GUAYAS" (nave): 2, 13, 38, 41, 45, 52, 113, 140, 163, 164, 165, 169, 174
 GUARDA, general: 240
 "GUERRERO" (nave): 2, 5, 15
 GUIDO, Tomás: 31, 40, 41, 42, 43, 44, 59
 GUISE, Martín Jorge: 6, 9, 10, 11, 12, 26, 27, 28, 38, 41, 42, 50, 57, 58, 59, 60, 68, 69, 70, 74, 75, 77, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 128, 131, 132, 133, 134, 135, 139, 154, 158, 159, 160, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174
 "GUISE" (nave): 236, 243, 244, 254, 305
 GUISE, Christopher: 86
 GUISE, Fane: 86
 GUISE, John: 86
 GUISE, Sir John: 86, 102, 171
 GUISE, Powell: 86
 GURUCETA, Roque: 117, 118, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 131, 156
 GUTI, Santiago: 3, 13
 GUTIERREZ, Ruperto: 282
 GUTIERREZ DE LA FUENTE, Antonio: 157, 177, 184, 202, 219

H

- "HAITI" (nave): 289
 "HALCON" (nave): 29, 64
 HARCOURT, general: 93
 HARVEY: 302
 HASAT: 128
 HAZA, Diego de la: 187, 254, 299
 HAZA, A. de la: 254
 "HECATE" (nave): 101
 "HECTOR" (nave): 236, 243
 HENSON, Roberto: 200, 221
 HERCELLES, coronel: 235
 "HERCULES" (nave): 64
 "HEREDIA" (nave): 299
 HERES, Tomás: 85, 98, 129, 132, 159
 HERNANDEZ PINZON: 288, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 301
 "HERNESTINE" (nave): 125
 HERRAN, general: 301
 HERRERA, Ramón: 282
 HOOD, Sir Samuel: 89
 HOWE, Lord: 86
 "HUARAZ" (nave): 254
 "HUASCAR" (nave): 180, 301
 HURTADO: 129
 HURTADO LARRAIN: 203, 204
 HUSARES DE JUNIN: 175, 176

I

- IBARRA, Diego: 76
 "ICA" (nave): 116, 122, 126, 127, 140
 ILLADOY, Juan (John): 2, 3, 12, 49,
 161, 173, 179, 180, 181, 187
 ILLINGROTH Juan: 131, 141, 143,
 144, 168
 ILLINGWORTH, John: 132, 133, 134,
 139, 140, 141, 142, 164, 165, 166, 167
 "INCA" (nave): 270, 271
 "INDEPENDENCIA" (nave): 63,
 174, 179, 300
 "IQUIQUE" (nave): 254, 255, 298
 "ISABEL" (nave): 187, 227, 228, 289
 ISABEL II de Borbón: 289, 290, 292,
 294
 "ITALIA" (nave): 249, 250

J

- "JANEQUEO" (nave): 192, 219, 225,
 226
 "JASON" (nave): 89
 "JENERAL ORBEGOSO" (nave):
 190
 "JEREZANA" (nave): 67
 "JESUS" (nave): 236, 241
 "JESUS MARIA Y JOSE" (nave):
 61
 JIMENA, Rafael: 134
 JIMENEZ, coronel: 175
 JIMENEZ DE LA ESPADA, Marcos:
 288, 303
 JONES, Iñigo: 86, 141
 "JOHN CATO" (nave): 174
 JONSENS: 62
 "JOVEN CORINA" (nave): 173
 "JUEZ SHALLOW" (William Coo-
 ke): 86
 "JUNIN" (nave): 190, 205, 214, 215,
 216, 217
 "JUNON" H.M.S.: 93
 JUNOT: 87

L

- "LA ARGENTINA" (nave): 29
 "LA ARGENTINA" (crucero): 30
 LAFOND DE SURCY: 17, 18
 LAFORAY, almirante: 97
 LA FUENTE: 78, 82, 177, 240
 LA HERA: 127
 LA MAR, José de: 22, 42, 51, 106,
 139, 145, 146, 147, 149, 150, 156, 157,
 158, 162, 167, 168, 175, 176, 177, 178,
 184, 188
 LANAQ, Ignacio: 249
 LARA: 125
 LA ROSA, sargento mayor: 62
 LARENAS, Manuel: 143, 144
 LARREA Y LOREDO, José: 85, 145
 LA SERNA, virrey: 10, 12, 14, 22, 32,
 33, 44, 46, 49, 59, 62, 66, 70, 71, 72,
 77, 110, 111, 117, 118, 120, 123, 124,
 125, 138
 LA TORRE, Mariano: 253
 LAURENT: 223, 224
 "LAUTARO" (nave): 104
 LAVALLE, Juan: 76
 LAVALLE, Ventura: 195, 196
 "LA VIGIE" (nave): 67, 68
 LAZO, Benito: 224
 "LEANDER" (nave): 302
 LECUNA, Vicente: 18
 LEON, Prudencio: 248, 249
 "LEOPARD" (nave): 88, 89
 LEPAFE, Martín: 115
 "LERZUNDI" (nave): 251, 253, 307
 LESSEPS, Edmond de: 294
 "LIBERTAD" (nave): 150, 151, 152,

- 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 180, 190, 197, 198, 201, 203, 213, 215, 216, 217, 219, 220, 221, 222, 227, 236, 241
- "LIBERTY" (nave): 93, 94
- "LIBIONA" (nave): 49
- "LIMEÑA" (nave): 2, 12, 13, 20, 31, 38, 45, 57, 58, 69, 75, 120, 121, 131, 140, 152, 160, 180, 190, 201, 202, 236, 241
- "LIVONIA" (nave): 13, 63
- "LOA" (nave): 245, 251, 254, 257, 300, 301
- LOAYZA, José María: 208
- LOBO Y MALAGAMBA, Miguel: 307
- "LOIRE" (nave): 93
- "LONDON" (nave): 89
- LORO, Manuel: 9, 39, 69, 187
- "LUCY" (nave): 101, 102, 103
- LUNA, Cayetano: 252
- LUNA PIZARRO, Francisco Javier: 15, 21, 47, 51, 53, 60, 85

M

- "MACEDONIA" (nave): 1, 3, 15, 19, 20, 23, 59, 69, 119, 120, 121, 122, 140, 151
- "MACKENNA" (nave): 63, 75
- MAHMOUD, sultán: 43
- "MARLBOROUGH", H.M.S.: 86, 87, 88, 89, 90
- MANRIQUE, José Félix: 283
- MANRIQUEZ, Manuel: 248
- "MARIA ISABEL" (nave): 140
- MARIATEGUI, Benjamín: 244
- MARIATEGUI, Ignacio: 174, 185, 186, 243, 251, 252, 254, 255, 281, 284
- MARIATEGUI, Leandro: 253
- MARIATEGUI, Leonardo: 282
- MARTIN, Juan Antonio: 40
- MARTINEZ, B.: 214
- MARTINEZ, Enrique: 76, 112, 200
- MARTINEZ, José: 122
- "MARQUES DE LA VICTORIA" (nave): 301
- "MARTINA" (nave): 254
- "MASA" (nave): 67
- MASON, Guillermo: 229
- MATIAS PALMA, María: 115
- MAXIMILIANO: 293
- MAZIA, José: 115
- MEDINA, José: 38
- MEIKLEFOHR, teniente 1º: 169
- "MEJICANA" (nave): 226, 228, 230
- MELENA, Otoniel: 283
- MELO, Rosendo: 3, 38, 145, 151, 152, 162, 172, 173, 174, 185, 187, 228, 243, 250
- MENDEZ, Manuel: 220
- MENDEZ NUÑEZ, Casto: 307
- MENDOZA, José Mercedes: 129
- MENENDEZ, Manuel: 236, 240, 242
- MENESES, Ramón: 6, 128
- "MERCEDES" (nave): 13, 45, 111, 114, 177, 180, 188, 243, 247
- "MERCURY" (nave): 89, 90, 92
- "MERRIMAC" (nave): 256, 257
- MESIA, Toribio: 282
- MICHAEL, J.: cirujano: 103
- MILLER, mariscal: 181
- MILLET, Joaquín: 61
- MINEN: 260, 290
- MIRANDA, Francisco de: 94, 95, 96, 98, 99
- MIRO QUESADA, Joaquín: 244
- MITRE, Bartolomé: 6, 7, 16, 18, 22
- MOCHA: 103, 104
- MONET: 116, 118, 119, 160
- "MONITOR" (nave): 256, 257
- MONROE, doctrina: 298
- MONTEAGUDO, Bernardo: 1, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 16, 20, 21, 27, 28, 31, 33, 36, 49, 57, 65, 66, 128, 130
- "MONTEAGUDO" (nave): 2, 5, 75,

- 131, 150, 152, 161, 174, 180, 190, 194,
197, 200, 201, 203, 213, 215, 219, 290
MONTERO: 252, 305
"MONTESUMA" (nave): 28, 36, 37,
38, 49, 66, 140
MONTEVERDE, Juan Domingo: 95,
96, 99
MOORE, general: 88, 89
"MOQUEGUA" (nave): 140
MORALES Y UGALDE, José: 150
MORAN, Trinidad: 186, 199, 200, 201,
202, 205, 206, 207, 208, 209, 213,
214, 217
MOREIRA, Ramón: 129, 131
"MORONA" (nave): 263, 264, 265,
266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273,
274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 283
MOSQUERA, Joaquín: 254
MOYANO, Dámaso: 111, 112, 113,
122, 123, 126, 130, 138
"MOYANO" (nave): 67, 113, 140
MUNOZ, capitán de fragata: 254
MULLET: 89
MURGUIA, Elías: 169

N

- NAJAR, Antonio: 282
"NANCY" (nave): 2, 31, 41
"NAPO" (nave): 265, 278, 279, 281
NAPOLEON III: 289, 293
NARVAEZ: 289
NAVARRO: 8, 302, 307
NECOCHEA, Mariano: 85, 112, 118,
119, 175, 176
NELSON, Sir Horace: 88, 90, 101
NIETO, Domingo: 176, 236, 240, 241
"NOEL" (nave): 253
NOEL LASTRA, Juan: 247, 248
"NUESTRA SENORA DEL CAR-
MEN" (nave): 67
"NUMANCIA" (batallón): 21, 45
"NUMANCIA" (nave): 4, 289, 290,
301, 307
NUSSARD: 223, 224

O

- O'BRIEN: 224
"OCEANO" (nave): 13, 45
O'HIGGINS, Bernardo: 105
"O' HIGGINS" (nave): 13, 41, 42,
45, 63
OLAÑETA, general: 59, 62, 72, 117,
118, 124, 125
O'LEARY, Daniel Federico: 124, 158
OLIVA, José: 111, 112, 126, 130, 138
"OLIVE" (nave): 13, 45, 63
OLMEDO: 76, 77
"OLMEDO" (nave): 13, 45
ORBEGOSO, José de: 178, 179, 180,
184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 194,
198, 199, 201, 220, 223, 233, 235
"ORBEGOSO" (nave): 180, 194, 200
ORDEN DEL BAÑO: 43
ORDEN DEL CRUCEIRO: 43
ORDEN DEL SALVADOR: 43
ORMAZABAL: 260, 290
ORTEGA: 260
ORTIZ DE ZEVALLOS, Ignacio: 129,
148
"ORUE" (nave): 61
OTERO, general: 125

P

- "PACIFICO" (nave): 13, 45
PACHECO, Toribio: 307
PADILLA: 302
PAEZ: 154, 155

- PAGE, Adolfo: 268, 277
 PAILLARDELLE: 3
 PALACIOS, Samuel: 142, 243, 244, 252
 PALMA, Ricardo: 249
 PANDO, José María: 85
 PANIZO, Juan José: 163, 164, 202, 205, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 305
 PARDO, Manuel: 300
 PARDO DE ZELA, Juan: 258, 301
 PAREJA, Guillermo: 264, 267, 270, 272, 282
 PAREJA, José Manuel: 302, 304, 305, 307, 308
 PAREJA, Onofre: 208, 260, 270
 PARKER, Guillermo: 272, 273, 275, 276
 PAROISSIEN: 4, 53
 "PASTAZA" (nave): 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 277, 278, 279, 280
 PASTOR: 302
 PAVIA: José Fermín: 122
 PAZ DEL CASTILLO: 21, 45, 84, 98, 115, 131, 132, 133, 159
 PAZ SOLDAN: 38, 101, 102, 128, 130, 135, 230, 249
 "PEARL" (nave): 93
 PEDRO I, emperador: 43
 PEDRO II, emperador: 266, 275
 PELLY, Charles: 90
 PEN & SONS., S.S.: 280
 PEÑA, Eustaquio: 40
 PEÑA, Luciano: 208
 PEÑA, Santos: 129
 PEÑARANDA, F. de: 302
 PEREYRA LEAL, Antonio José: 269, 279
 PEREZ, José: 129, 149, 169
 PEREZ, Gregorio: 253, 282
 PEREZ GALDOS, Benito: 289
 "PERLA" (nave): 46, 63, 65, 116
 "PERU" (nave): 225, 228, 229, 230
 "PERUANA" (nave): 31, 243
 "PERUANO" (nave): 160
 "PERUVIANA" (nave): 73, 152, 161, 168, 180, 190, 195, 196, 198, 222
 PEZET, J. A.: 243, 259, 287, 291, 293, 294, 296, 299, 300, 301, 303, 304, 305, 306
 PEZUELA: Manuel de la: 307
 "PEZUELA" (nave): 2, 5, 116, 117, 122, 126, 127, 140
 "PICHINCHA" (nave): 121, 122, 140, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 173, 174
 PIMENTEL, Ricardo: 249, 252
 PINTO, general: 72, 75
 PINZON: 260, 287, 294, 304
 PIO IX, papa: 289
 PIZARRO, Francisco: 117
 PLEYDELL BOUVERIE, capitán de navío: 92
 PONCE DE LEON, Nicolás: 139
 PORRAS, coronel: 181, 208
 PORTAL, Nicolás: 282
 PORTOCARRERO, Ignacio: 282
 PORTALES, Diego: 179, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 202, 221
 POSADA Gutiérrez, Joaquín: 165
 PRADO, Mariano Ignacio: 283, 305, 306, 308
 "PRESIDENTA" (nave): 33
 "PRESIDENTE" (nave): 151, 152, 161, 167, 168, 169, 170, 172, 174
 PRIETO, Joaquín: 193, 194, 197, 198, 202, 207, 221, 235
 PRIM: 289, 292
 "PRINCIPE ALBERTO" (nave): 4
 "PROGRESO" (nave): 131, 152
 "PROSPERO" (nave): 278, 279
 "PROSERPINA" (nave): 12, 66
 "PROTECTOR" (nave): 2, 5, 13, 21, 30, 31, 35, 38, 39, 40, 41, 45, 49, 58, 63, 69, 75, 79, 84, 98, 111, 113, 114, 116, 118, 120, 121, 122, 123, 140, 142, 151
 "PRUEBA" (nave): 2, 5, 30, 31, 32,

33, 34, 35, 38, 39, 40, 49
 PRUNIER, Guillermo: 2, 9, 12, 69
 PUMACAHUA: 3

"PUTUMAYO" (nave): 280
 "PUTUMAYO" (vapor): 263, 278, 279,
 281

Q

QUESADA, Manuel: 122
 QUIBERON: 88
 QUIJOS: 254, 256
 "QUINTANILLA" (nave): 66, 67, 68,

110, 111, 119, 121
 QUIRINO, Manuel: 282
 QUIROGA, coronel: 180, 181, 194

R

RAMIREZ, general: 46, 59, 127
 "RAPIDO" (nave): 122, 161, 180
 RATTI—MENTON: 292
 RATTO, Héctor: 31
 RAYGADA, Eduardo: 282
 RAYGADA José María: 249
 RAYGADA, Toribio: 253
 "REAL FELIPE" (nave): 112, 113,
 116, 123, 126
 REATEGUI, José: 282
 REES, Thomas: 279, 281, 283
 "REGENCIA" (nave): 13, 45, 49, 63
 "RENOMMEE" (nave): 93
 REMY, Félix: 223, 224
 "RESOLUCION" (nave): 113, 287,
 288, 291, 294, 296, 306, 307
 "RESTAURADORA" (nave): 180
 RESTREPO, José Manuel: 265
 "RETALIATION" (nave): 41
 REVOREDO: 224
 REYGADA, Benito de la: 2, 39, 40
 RIBEIRO, Joaquín: 248, 282
 RIBEYRO, Antonio Juan: 293, 296,
 297
 RIERA, Sebastián: 139, 141
 RIOS, capitán de fragata: 254
 "RIMAC" (nave): 236, 243, 244, 246,
 247, 248, 249, 250

RIOS, Tomás: 249
 "RITA" (nave): 67
 RIVA AGUERO Y SANCHEZ BO-
 QUETE: 3, 16, 21, 49, 51, 57, 58, 59,
 60, 64, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75,
 77, 78, 79, 82, 83, 85, 99, 110, 111,
 112, 131, 138
 RIVADENEIRA, José: 134
 RIVERA, Joaquín: 40
 RIVERA, José Genaro: 129
 ROBERTOHN, Gordon: 69
 ROBERTSON, A. G.: 103
 ROBERTSON, Spence: 96, 99
 ROBINSON, Eduardo: 284
 ROBINSON, John (capitán): 2
 RODIL, brigadier: 44, 66, 112, 116,
 120, 122, 123, 124, 131, 138, 139, 140,
 141, 142, 143, 144, 146, 151, 152
 RODRIGUEZ, Andrés: 283
 RODRIGUEZ DE MENDOZA: 53
 ROJAS, Eduardo: 252
 ROLDAN, J.P.: 224
 ROMAN, Francisco: 129
 ROMERO, Fernando: 86, 88, 90, 91,
 93, 97, 101, 105, 135, 274, 282
 "ROSA CALSA" (nave): 32, 33
 ROSAS, Juan Manuel de: 191

S

SAAVEDRA, Juan: 244

"SACRAMENTO" (nave): 1, 3, 5, 36,

- 37, 65
 "SACHACA" (nave): 251, 253, 254
 SAENZ, Francisco: 244, 245, 151, 254
 SAINT VINCENT, Lord: 89
 SALAMANCA, Santiago: 208
 "SALAVERRINO" (nave): 185
 SALAVERRY, Felipe Santiago: 178, 179, 180, 181, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 198, 199, 201
 SALAZAR, Francisco: 34, 124
 SALAZAR, Juan: 134, 141, 142, 144, 145, 150
 SALAZAR Y BAQUIJANO, Manuel: 51, 52, 177
 SALCEDO, José María: 300, 301
 SALCEDO, Mariano: 290
 SALAZAR Y MAZARREDO, Eusebio: 191, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 299, 303, 306
 "SALDIVAR" (nave): 227
 SALDIVAR, M.: 202
 SALOM, Bartolomé: 66, 139, 141, 142, 143, 144, 146
 SALMON, Esteban: 28
 "SAN ANTONIO" (nave): 227
 SANCHEZ CARRION, José F.: 50, 51, 77, 147, 154
 SANDERS: 168
 SANDI, Luis: 283
 "SAN FRANCISCO" (nave): 245
 SAN JULIAN, Alfonso: 161
 SAN MARTIN, José de: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 59, 64, 66, 69, 74, 76, 104, 128, 130, 155, 156, 158, 160, 189, 290
 "SAN MARTIN" (diario): 307
 SAN PABLO, apóstol: 171
 SAN PEDRO, apóstol: 171
 SAN ROMAN, Miguel: 259, 287, 291, 293, 296, 300
 SANTA CRUZ, Andrés: 7, 60, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 78, 85, 105, 132, 134, 135, 148, 149, 150, 157, 158, 159, 177, 178, 179, 180, 181, 184, 186, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 213, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 226, 233, 234, 235, 237, 239
 "SANTA CRUZ" (nave): 190, 196, 198, 227, 228, 229
 SANTA MARIA, Domingo: 307
 SANTANA: 288
 "SANTA ROSA" (nave): 69, 111, 113
 SARAVIA, Eduardo: 252
 SARMIENTO, Domingo F.: 297
 SAUMAREZ: 89
 SAURI, Manuel: 181
 "SEINE" (nave): 93
 SEÑORET, Leoncio: 221
 SEOANE, Buenaventura: 268, 272, 273, 275, 276, 277
 "SERA" (nave): 65
 "SHAMROCK" (nave): 225, 226, 229
 SHAKESPEARE: 86
 SHEPERD, James: 103
 SILVA, Remigio: 36
 SILVA RODRIGUEZ: 186, 244, 245, 254, 284
 SILVESTER, Enrique: 229, 230
 "SIMBAD" (nave): 278
 SIMPSON: 200, 203, 204, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 221, 226, 227, 228, 230
 "SOCABAYA" (nave): 190, 205, 208, 209, 215, 216, 217, 218, 222
 "SOFIA" (nave): 110
 SORAZU: 260, 290
 SOROA, Joaquín: 133
 SOROA, Juan (capitán): 2
 SOTOMAYOR VALDES, Ramón: 193, 195
 SOYER, Salvador: 9, 27
 "SPANO" (nave): 3, 12, 31, 41, 49,

63
 SPRY: 41, 74, 84, 102, 103, 111
 "STANMORE" (nave): 67
 STIGLICH: 12, 20, 21, 28, 30, 33, 36,
 41, 44, 45, 48, 63, 82, 83, 110, 141

SUCRE: 7, 8, 15, 18, 19, 58, 70, 71,
 72, 73, 74, 75, 124, 125, 139, 147,
 148, 150, 152, 157, 158, 175, 176, 178
 "SWAGGERER" (nave): 94, 97

T

"TALBOT": 197
 TAGLE Y PORTOCARRERO, José
 Bernardo de: 14, 15, 16, 21, 30, 31,
 46, 49, 57, 58, 60, 74, 75, 78, 82,
 83, 113, 116, 118
 "TAMBO" (nave): 263
 TARAMONA: 62
 TASSARA, Gabriel: 292
 TAVARA, Juan Antonio: 280
 TEJADA, José María: 249
 TEJERINA, Serapio: 283
 TELLERIA, Julio: 252
 "TERESA" (nave): 278
 TERON, José: 85
 "TERRIBLE" (nave): 82
 "TETUAN" (nave): 4
 THAIS, Juan: 103
 "THAIS" (nave): 2, 31
 "TIPUANI" (nave): 174
 "TIRONE" (nave): 254
 TIZON, Amaro G.: 258

TOCA, Angel D.: 40
 TOMAS, Guillermo: 134
 TOPETE, Juan Bautista: 307
 TORRE UGARTE, Norberto de la:
 251, 252
 TORREBLANCA, José: 300
 TORRES, Mariano Fermín: 282
 TORRIJO, Juan Crisóstomo: 236, 240
 "TRENT" (nave): 91
 "TRES AMIGOS" (nave): 187, 243
 "TRINIDAD" (nave): 13, 45, 49, 63,
 64, 123, 126
 TRISTAN, Domingo: 12, 14, 44, 48,
 49, 134
 TRISTAN, Juan Pío: 125, 126
 "TRIUNFO" (nave): 287, 288, 291,
 294, 296, 306
 "TRUJILLANA" (nave): 63
 "TUMBES" (nave): 245, 251, 254,
 255, 257, 300

U

UBALDE: 3
 "UCAYALI" (nave): 254
 UGARTE, Tomás: 30
 "ULISES" (nave): 58
 UNANUE, Hipólito: 85, 145, 146, 147

"UNION" (nave): 292, 301
 URBISTONDO: 190, 194
 URDANETA, Rafael: 170
 URIBE ORREGO: 228

V

VALCARCEL, Carlos: 307
 VALDEZ, Gerónimo: 156
 VALDEZ, Manuel: 21, 23, 45, 48, 59,
 62, 70, 71, 72, 117, 118, 124
 VALDIZAN, Emilio: 280, 282
 VALENCIA: 117, 154
 VALPARAISO (nave): 192, 200, 201,
 202, 214, 215, 219, 221, 226, 227,

- 228, 229
 VALLE, Benjamín: 253
 VALLE RIESTRA, Antonio: 202, 208
 VALLE RIESTRA, Domingo: 185, 186, 205, 218, 244
 VALLE RIESTRA, Juana: 105
 VALLE RIESTRA, Ramón: 244, 298, 299
 VARGAS UGARTE, 224, 226, 227
 VASQUEZ DE VELASCO, Pedro: 187
 VEGA DEL REN: 3
 VEGAS GARCIA: 11, 35, 52, 59, 69, 79, 85, 86, 90, 118, 127, 131, 132, 145, 151, 158, 160, 161, 179, 197, 200, 204, 205, 206, 209, 218, 222, 225, 228, 229, 240, 241, 248, 249, 255, 287, 303, 304
 VELASCO (presidente de Bolivia): 237, 239
 VENCEDOR: (batallón): 21, 23, 45
 "VENCEDORA" (nave): 306, 307
 "VENGANZA" (nave): 2, 13, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 41, 140
 "VENUS" (nave): 89, 230
 "VICTORIA" (nave): 301
 VICUÑA MACKENNA: 196
 VIDAL, Francisco: 186, 226, 236, 240
 VIDAURRE, Manuel Lorenzo de: 105, 130, 150, 224
 VIEYRA, Domingo: 208, 209
 "VIGIA" (nave): 241, 254
 VILLACORTA, Juan: 282
 VILLAMAR, Juan Antonio: 284
 VILLAREJO: 289
 VILLARET—JOYEUSE, almirante: 86, 87
 VILLAZON, Bernardo: 143, 144
 VILLEGAS, José: 39
 VILLENEUVE, Pedro Carlos de: 88, 90
 VILLENEUVE, capitán: 221
 "VIRGINIA" (nave): 257
 VISTA FLORIDA, conde de: 22, 51, 52
 VIVANCO, Manuel Ignacio de: 235, 236, 240, 251, 252, 260, 287, 288, 304, 305, 307, 308
 VIVERO, José Pasqual de: 111, 133, 134, 159, 160, 161
 VIVERO, Tomás de: 158, 159
 VIZCARDO Y GUZMAN, Juan Pablo: 98

W

- WAGNER DE REYNA, embajador: 290, 294
 WALLACE, James: 283
 WASHINGTON, George: 22, 292
 WELLINGTON, duque de: 100
 WEST, capitán: 61
 WICKHAM, John: 46
 WICKHAM, Joseph: 1, 65
 WILLIAMS, Juan: 208
 WRIGHT Elizabeth: 85, 90, 102, 171
 WRIGHT, Thomas: 121, 122, 162, 164, 165, 166, 167

Y

- YAHUASTI (batallones): 21, 23, 45
 "YANACOCCHA" (nave): 185, 186, 190, 197, 201, 202, 222
 YANACUNA, cacique: 280
 "YAPURA" (nave): 263, 284
 "YAVARI" (nave): 263, 284
 YOUNG, Jorge: 67, 68, 195, 202
 "YUNGAY" (nave): 236, 237, 241

Indice Toponímico

A

- ABANCAY: 84
ABUKIR: 89
ACAPULCO: 41, 291
ACARI: 248, 250
AGUARDENTERIA, Casa de la: 149
AGUASANTA: 240
AFRICA: 289
ALBION: 93
ALTO PERU: 11, 59, 63, 69, 70, 72,
118, 125, 139, 146, 147, 189
AMAZONAS, departamento: 189,
271, 272
AMAZONAS, río: 253, 264, 265, 266,
267, 268, 269, 270, 274, 275, 278,
282
AMAZONICA, hoya: 263
AMERICA: 1, 3, 15, 87, 94, 100, 101,
117, 118, 145, 281, 288, 291, 292,
294, 298, 301, 307
AMERICA DEL SUR: 38, 61, 66, 243,
264
AMERICA MERIDIONAL: 7
AMIENS: 92
ANCASH: 4, 223, 233
ANCON: 31, 187, 219, 220, 221, 222,
223
ANCUD: 120, 121, 194
ANDAHUAYLAS: 84, 178
ANDAHUAYLILLAS: 178, 179
ANGOSTURA: 254
ANSE—LE—BARQUE: 88, 93
ANTIGUA, isla: 94
ANTILLAS: 92, 93, 97, 100
APOLOBAMBA: 149
APURE: 96
APURIMAC, río: 84
ARANTA, caleta: 203
ARAPIRANGA: 269
AREQUIPA: 3, 59, 72, 125, 174, 177,
178, 181, 184, 186, 189, 191, 199, 203,
204, 235, 241, 252
ARGENTINA: 11, 21, 30, 64, 74, 76,
125, 147, 191, 278, 297, 303
ARICA: 32, 33, 46, 58, 59, 62, 63, 65,
68, 70, 72, 75, 124, 149, 180, 190,
193, 203, 209, 214, 215, 218, 241,
243, 250, 252, 305
ARUBA, isla: 93, 97
ATLANTICO, océano: 61, 117, 166,
174, 251, 264, 267, 269, 278, 288
AUSTERLITZ: 87
AUSTRIA: 87
AYACUCHO: 3, 31, 49, 84, 124, 145,
157, 181, 189, 299
AYACUCHO (batalla): 54, 66, 124,
140, 145, 146, 151, 156
AZANGARO: 95
AZUAY: 170

B

- BAHIA, puerto: 43
 BALCONCILLO: 59, 60, 68
 BALTICO, océano: 89
 BARBADOS: 12, 97, 279
 BARQUISIMETO: 95
 BARRANCA: 225
 BERNA: 92
 BELEM (Brasil): 263, 264, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 275, 281
 BELLAVISTA: 141, 144
 BERMUDAS: 100
 BOCA DE SONO: 169
 BOCANEGRA, puerto: 140
 BOGOTA: 17, 23, 149, 154
 BOLIVIA: 69, 139, 147, 148, 150, 157, 158, 177, 178, 181, 184, 188, 189, 190, 191, 233, 234, 237, 238, 239, 245, 250, 263, 297, 303, 308
 BRASIL: 31, 43, 147, 264, 265, 268, 270, 272, 273, 274, 275, 276, 278, 281
 BREÑA, campaña: 145
 BREST: 88
 BREVES, villa de: 270
 BUENA ESPERANZA, cabo: 251
 BUENOS AIRES: 11, 30, 31, 101, 102, 203, 200, 251
 BUIN: 233

C

- CABALLERO (lugar): 84
 CADIZ: 108, 121
 CAJABAMBA: 78, 83
 CAJAMARCA: 78, 79, 83
 CALIFORNIA: 244, 288, 301
 CALVARIO (cerro): 227
 CALCUTA: 250, 251
 CALLAO: 2, 3, 11, 12, 13, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 59, 63, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 73, 75, 77, 79, 111, 112, 113, 114, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 126, 130, 131, 133, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 149, 150, 158, 160, 161, 173, 174, 178, 180, 184, 186, 187, 192, 195, 196, 197, 200, 201, 202, 205, 209, 213, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 225, 226, 227, 230, 233, 244, 245, 246, 249, 250, 252, 253, 255, 257, 287, 288, 291, 292, 293, 294, 299, 300, 301, 302, 304, 306
 CALLEJON DE HUAYLAS: 4, 233
 CAMANA: 125
 CANAL (de la Mancha): 88
 CANELOS: 256
 CANTA: 84
 CAÑETE: 44, 110
 CARACAS: 18, 4, 96, 141, 154
 CARACAS (batallón): 140, 168, 172
 CARAZ: 84
 CARIBE, mar: 88, 93, 94, 95, 97
 CARMEN ALTO: 240, 242
 CARTAGENA: 99
 CARTAGO: 177, 188
 CASMA: 213, 227, 228, 229, 230, 277
 CASTILLO DE CRUCES: 168, 169, 172
 CASTILLO DEL REAL FELIPE: 111, 116, 118, 139, 144
 CAYENA: 272
 CENTROAMERICA: 29, 34, 222
 CERRO AZUL: 49, 111, 205, 222
 CERRO DE LA POLVORA: 169
 CERRO DE PASCO: 84
 COBIJA, puerto: 13, 26, 32, 58, 62, 65, 78, 82, 180, 181, 185, 214
 COCOS, isla: 41
 COCHINOS, isla de: 194

- COLOMBIA: 7, 8, 13, 14, 15, 17, 18,
19, 20, 23, 34, 71, 73, 85, 99, 105,
114, 117, 119, 130, 132, 135, 140,
148, 149, 150, 152, 154, 155, 156,
157, 159, 166, 167, 168, 170, 174,
188, 190, 297, 303
COPENHAGUE: 89
COPIAPO: 209
COQUIMBO: 31, 111, 185
CORCEGA, isla: 88
CORDOBA: 147
CORDOBA DE TUCUMAN: 5
- CORO: 94
COROMANDEL: 62
COSTA RICA: 177, 184, 188
CUENCA: 7, 106, 156, 157, 158, 166,
CUBA: 292
167, 175
CUMANA: 94, 99
CUNDINAMARCA: 155, 168, 173
CURARAY: 253
CURAZAO: 97
CUZCO: 3, 11, 59, 69, 118, 120, 123,
124, 125, 157, 177, 179, 189, 238, 240

CH

- CHACABUCO: 64
CHAGRES: 130, 131
CHANCAY: 61, 84, 119
CHALLHUANCA: 84
CHARCAS, Audiencia de: 147, 148,
189
CHAVIÑA: 119, 306
- CHILE: 5, 6, 7, 11, 19, 21, 32, 33, 41,
42, 43, 67, 69, 74, 98, 102, 103, 105,
123, 124, 140, 177, 179, 185, 190, 191,
192, 193, 194, 195, 196, 197, 198,
201, 202, 203, 204, 207, 208, 209,
213, 218, 219, 221, 223, 224, 226,
234, 235, 238, 251, 252, 287, 288,
297, 303, 307, 308
CHILOE: 32, 33, 36, 66, 67, 75, 84,
103, 110, 118, 120, 126, 156, 194
CHILLON: 234
CHILLON: 140
CHINA: 250
CHINCHA: 44
CHINCHA, islas: 260, 292, 295, 296,
297, 298, 299, 300, 303, 306, 307
CHINCHEROS: 84
CHORRILLOS: 28, 41, 112, 187, 221,
222, 259, 306
CHUQUISACA: 148, 157, 160

D

- DEPTFORD: 32
DESAGUADERO, río: 124, 157
- DINAMARCA: 88

E

- ECUADOR: 6, 157, 165, 166, 222, 234,
253, 254, 255, 256, 303, 308
EGIPTO: 87
EL HAVRE: 101, 128
ELMORE COURT: 86, 117
ESPAÑA: 1, 4, 29, 32, 61, 62, 88, 89,
92, 95, 96, 98, 99, 117, 118, 127, 160,
288, 289, 291, 292, 293, 294, 295, 298,
299, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 308
ESPAÑOLA, isla: 289
ESTADOS UNIDOS: 65, 88, 94, 236,
244, 257, 258, 260, 297, 300
EUROPA: 4, 20, 43, 48, 53, 87, 88, 94,
95, 100, 101, 126, 156, 223, 259, 260,
263, 280, 281, 287, 291, 300, 301, 305

F

- FALKLAND, islas: 103
 FILIPINAS, islas: 126
 FORTESCUE, bahía: 301
- FRANCIA: 29, 62, 87, 88, 92, 101, 155,
 230, 234, 246, 247, 289, 292, 294, 295,
 297, 302

G

- GALAPAGOS, islas: 29, 255
 GIRONDE: 88
 GLOUCESTERSHIRE: 86
 GRAN COLOMBIA: 6, 8, 111, 154,
 157, 158, 106, 165, 168
 GRAN BRETAÑA: 85, 88, 89, 93, 94,
 100, 101, 105, 241, 297
 GRECIA: 43
 GUADALUPE, isla: 93
 GUATEMALA: 303
 GUAYANA FRANCESA: 272
- GUAYAQUIL: 7, 8, 13, 14, 15, 17, 18,
 19, 20, 21, 22, 23, 33, 34, 35, 38, 39,
 44, 45, 46, 49, 50, 52, 57, 59, 74, 75,
 76, 77, 78, 82, 84, 85, 102, 115, 120,
 123, 124, 131, 132, 133, 134, 135, 139,
 149, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160,
 161, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 172,
 173, 174, 176, 177, 186, 197, 201, 222,
 223, 224, 230, 234, 255, 256
- GURUPA, puerto: 269, 275

H

- HAWAII: 297
 HIGHNAM: 86
 HIGHUASIS COART GLOSTERS:
 171
 HOLANDA: 88
 HOLANDESAS, islas: 93
 HONG KONG: 250
 HORMIGAS, islas: 219
 HORNOS, cabo de: 103, 104, 126
 HUACHO: 1, 67, 114, 119, 120, 202,
 226, 233
 HUALLAY: 44
 HUAMACHUCO: 75, 76, 83, 84, 118
 HUAMANGA: 84
 HUANCARAY: 84
- HUANCAYO: 59, 84, 235, 237
 HUANCAVELICA: 44, 84
 HUANCHACO: 45, 73, 74, 75, 77, 82,
 110, 161, 187, 201
 HUANDO: 84
 HUANTA: 84
 HUANTAJAYA: 157
 HUANUCO: 3, 84
 HUARAZ: 78, 83, 84
 HUARIACA: 84
 HUARMEY: 230
 HUASCO: 209
 HUATA: 203
 HUAYRA: 189
 HUAYLAS, callejón: 4, 233

I

- ICA: 12, 14, 44, 48, 49, 110, 180
 ILO: 62, 29, 72, 75
 INDEPENDENCIA (bahía): 13, 104,
 189
 INDIA: 87
- INGAVI: 237, 239, 250
 INGLATERRA: 43, 61, 62, 85, 87, 89,
 90, 92, 93, 94, 97, 101, 104, 171, 236,
 239, 240, 243, 245, 246, 263, 264, 278,
 280, 284, 289, 292, 300, 301

IQUIQUE: 3, 62
 IQUITOS: 278, 279, 282, 283
 ISLAY: 180, 181, 203, 209, 213, 214, 215, 216, 218, 241, 243, 248, 249

ITALIA: 87

IZCUCHACA: 84

J

JAEN: 106, 156

JAMAICA: 93

JAUJA: 11, 70, 84, 130, 180

JENA: 87

JUAN FERNANDEZ, isla: 200, 204,

205, 206, 207, 208, 213, 215

JUNIN: 84, 189

JUNIN (batalla): 54, 140, 145, 146, 151

L

LA BUENA SUERTE, hacienda: 30

LA CARRACA, prisión: 99

LA GUAIRA: 97, 99

LA LIBERTAD, departamento: 189

LAMPA: 195

LA PAZ 70, 125, 130, 178, 209, 221, 223, 237

LA PUNTA: 121

LAURICOCHA: 84

LA VENTURA: 21, 45

LIMA: 3, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 22, 32, 44, 45, 47, 48, 51, 52, 53, 57, 59, 60, 63, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 78, 79, 83, 84, 85, 105, 112, 116, 118, 119, 128, 129, 130, 132, 133, 135, 138, 139, 145, 146, 148, 149, 150,

157, 170, 171, 173, 176, 177, 178,

186, 189, 191, 193, 195, 196, 214,

215, 220, 223, 224, 230, 233, 235,

238, 240, 241, 242, 250, 251, 256,

257, 258, 272, 287, 288, 290, 291,

292, 293, 294, 296, 297, 301, 302, 303, 304, 306, 308

LIMATAMBO: 118, 120

LIRCAY: 193

LOJA: 7, 167, 170, 175

LONDRES: 43, 69, 92, 94, 101, 119, 244, 250, 251, 253, 264, 278, 280

LOS REYES (Lima): 105

LORETO: 267, 272, 274, 276, 277, 278, 279, 281, 282, 283

LURIN: 110, 306

LL

LLANGA: 84

M

MACACONA, hacienda: 14, 44, 46, 48, 49

MADEIRA: 89

MADRAS: 62

MADRID: 290, 293, 295, 302

MAGALLANES, estrecho: 160, 245, 252, 301

MAGDALENA: distrito: 39, 40

MAINAS: 106, 156, 254

MALA: 119

MALPELO: 106, 154, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 173

MANAOS, puerto: 266, 269, 270, 271, 273, 275, 277

- MANCORA: 1, 3
 MANILA: 127
 MAQUILLANA: 201
 MARAJO: 267, 269
 MARAÑON: 43, 266
 MARACAIBO: 94
 MARCA: 78, 83
 MARCAPOMACOCHA: 84
 MARCONA: 250
 MARIANAS, islas: 126
 MARRUECOS: 160
 MARSELLA: 101
 MAPASINGUE: 256, 300
 MENDOZA: 76, 129
 MEXICO: 29, 34, 61, 66, 127, 288, 289,
 291, 292
 MIRAFLORES: 105, 135, 289
 MOLLENDO: 67
 MON: 289
 MONTENEGRO: 191
 MONTE SACRO: 99
 MOQUEGUA: 62, 72
 MORONA, río: 253
 MOYOBAMBA: 21, 44, 45
 MUELLE (batería): 169

N

- NANAY: 282
 NANTES: 301
 NARANJAL: 167, 173
 NAUCANA: 253
 NAUTA: 266, 268, 275, 277, 278
 NAZCA: 61, 180, 181
 NEWFOUNDLAND: 90
 NORTEAMERICA: 87, 94, 244, 258,
 260, 292, 300
 NUESTRA SEÑORA DE LA ASUN-
 CION: 95
 NUEVA GRANADA: 6, 7, 156, 254
 NUEVA YORK: 236, 244, 258

O

- OBIDOS: 269, 270, 271, 275, 276, 277
 OCROS: 84
 OPORTO: 90
 ORURO: 70, 157
 OSTENDE: 289
 OTUZCO: 89
 OVESSANT: 86
 OYON: 44

P

- PABELLON DE PICA: 185
 PACARAN: 44
 PACASMAYO: 260, 290, 303
 PACIFICO, océano: 35, 52, 61, 64, 79,
 102, 117, 118, 120, 124, 127, 140, 168,
 173, 180, 190, 192, 195, 219, 234, 235,
 251, 252, 257, 289, 290, 291, 294, 295,
 301, 302, 303, 304, 306, 308
 PACUTO: 178
 PACHIA: 240
 PACHITEA: 280
 PAITA: 162, 163, 164, 167, 168, 173,
 175, 177, 197, 201, 247, 250, 255
 PALMA, LA: 252
 PALPA: 84
 PALLASCA: 78, 83
 PANAMA: 7, 20, 31, 45, 111, 120, 160,
 161, 163, 167, 172, 173, 174, 291, 294,
 295, 296
 PARA: 43, 263, 264, 265, 266, 267, 268,
 270, 272, 273, 276, 277, 278, 281
 PARNAYBA: 272

- PARACAS: 31, 104, 189
 PARAQUEQUARA: 271, 272
 PARIS: 88, 100, 101, 302
 PASTAZA, río: 253
 PASTO: 14
 PATAGONIA: 103
 PATIVILCA: 78, 83
 PAUCARA: 84
 PAUCARPATA: 204, 209, 213, 214,
 215, 219, 220, 221, 223, 234
 PELADO: 67
 PERU: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14,
 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 27,
 28, 29, 30, 31, 32, 33, 37, 39, 42, 44,
 45, 46, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 57, 58,
 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71, 73,
 74, 75, 76, 77, 78, 79, 82, 83, 85, 93,
 98, 102, 104, 105, 108, 109, 110,
 112, 116, 117, 118, 120, 123, 124, 125,
 128, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 139,
 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150,
 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159,
 164, 166, 167, 168, 170, 173, 175, 176,
 177, 179, 181, 184, 86, 187, 188, 189,
 190, 191, 193, 194, 195, 196, 200, 201,
 202, 204, 205, 213, 214, 218, 223, 224,
 226, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 240,
 241, 242, 243, 244, 245, 246, 248, 249,
 250, 251, 254, 255, 256, 257, 258, 260,
 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 274,
 275, 278, 284, 287, 288, 290, 291, 292,
 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300,
 301, 302, 303, 304, 306, 307, 308
 PICHINCHA: 8
 PICHINCHA, (batalla): 7, 19, 60, 73,
 256
 PICHINCHA (batallón): 21, 23, 45
 PISCO: 13, 26, 31, 32, 44, 49, 58, 63,
 65, 111, 124, 181, 186, 302
 PIURA: 167, 176, 177
 PIQUIZA: 157
 PLANCHADA: (LA): 169
 PLATA, República del: 3
 PLAYA ANCHA, batería: 209
 PLYMOUTH: 87, 89, 250, 251
 PORTADA DE GUIA: 220, 223, 233
 PORTETE DE TARQUI: 150, 175,
 176, 187, 188
 PORTSMOUTH: 100
 PORTUGAL: 87, 88
 PRUSIA: 87
 PUERTO CABALLAS: 49
 PUERTO MAYOR: 187
 PUERTO RICO: 95
 PUNA, isla: 20, 163, 169, 198, 201
 PUNO: 11, 49, 51, 95, 125, 189, 238,
 284
 PUNTA ARENAS: 163, 171
 PUNTA SAN JUAN: 248
 PUTUMAYO: 253

Q

- QUEBEC: 90
 QUILCA: 68, 71, 72, 118, 123, 124, 125,
 127, 203, 204, 219, 222, 234
 QUILLOTA: 198
 QUITO: 7, 8, 18, 23, 156, 224

R

- RECOLETA: 129
 RECUAY: 78, 83
 RENNES: 88
 REPUBLICA DEL PLATA: 3
 REQUENA: 37
 REYES: 37
 RIMAC: 140
 RIOBAMBA: 7, 60
 RIO DE JANEIRO: 250, 251, 252
 RIO DE LA PLATA: 29, 31, 36, 102,

130, 147, 148
ROCA NEGRA: 247
ROCHEFORT: 89

ROMA: 254
RUSIA: 87

S

SAINT JAMES PARK: 101
SAINT TROPEZ: 29
SAMANCO: 119, 227
SAMUDA: 280
SALINAS: 67
SALTA: 51, 147
SAN ANTONIO: 206, 209, 240
SAN BORJA: 242
SAN CARLOS: 66, 67, 118, 120, 194
SAN FRANCISCO: 171, 172, 244, 288, 291
SAN JUAN DE ACRE: 87
SAN JUAN DE DIOS: 129
SAN LORENZO, Argentina: 29, 40
SAN LORENZO, isla: 35, 40, 42, 121, 202, 218, 225, 226
SAN MATEO: 95, 96, 160
SAN MIGUEL: 35, 138
SAN NICOLAS: 49
SAN PABLO (catedral): 86
SAN GIL, cuartel: 289
SAN JAVIER: 30
SAN RAFAEL: 138
SAN VICENTE: 93
SANTA, puerto: 78, 226, 227, 229

SANTA CLARA, isla: 162
SANTA CRUZ DE TENERIFE: 89
SANTA FE: 29
SANTA ELENA, puerto: 250, 251
SANTA HELENA, isla: 88
SANTANDER: 18, 154
SANTA ROSA, castillo: 139, 141
SANTIAGO: 103
SANTIAGO DE CHUCO: 84
SANTO DOMINGO: 93, 288, 291, 292
SAÑAYCA: 84
SARAGURO: 175, 176
SEVILLA: 160
SICUANI: 189
SIRIA: 87
SOCABAYA: 154, 180, 181, 186, 187, 189, 190, 199, 206
SOLIMOS: 266, 270, 276
SPITHEAL, 87, 89, 90
SUDAMERICA: 64, 85, 88, 101, 102, 151, 188, 234, 306
SUECIA: 88
SUIZA: 101
SUPE, puerto: 36, 226

T

TABOGA: 163, 168
TACNA: 3, 149, 238, 241
TAJO: 90
TALAMBO: 260, 290, 292, 296, 303
TALCAHUANO: 104, 208, 244, 250, 252
TAMBILLO: 84
TAMBO DE MORA: 44, 49
TAMBO GRANDE: 167, 175
TAPACARI: 189
TARAPACA: 149, 157, 242

TARIJA: 191
TARMA: 84
TIGRE, río: 253
TITICACA: 49, 263, 284
TIERRA D EFUEGO: 103, 104
TOBAGO: 93
TOCANTINS: 267
TORATA: 62
TRAFALGAR: 88, 90, 91
TRINIDAD: 93, 99
TRIVILICHE: 242

TRUJILLO: 73, 74, 78, 79, 82, 83, 98, TUMBES: 162
110, 114, 138

U

UCAYALI: 266

UMATAC: 126

V

VALPARAISO: 2, 22, 31, 67, 103, 104,
127, 179, 185, 192, 194, 198, 200, 202,
203, 209, 213, 214, 219, 221, 222, 287,
288, 291, 294, 297, 306
VENEZUELA: 6, 7, 18, 94, 95, 96, 99,
149, 154, 155, 254, 303
VIACHA: 37

VILCASHUAMAN: 84
VILQUE: 178, 184, 188
VILLA DE MADRID: 304, 307
VILLE DE PARIS: 89
VIRGINIA: 256
VITOR, caleta: 185
VIZCAYA, golfo: 90

W

WAGRAM: 87
WATERLOO: 100
WEST INDIA DOCKS: 264

WESTMINSTER, catedral: 44
WHITEHALL, Londres: 86
WIGRAM: 246, 253

Y

YANACOCCHA: 178, 189, 191
YAUYOS: 44

YUNGAY: 78, 83, 233, 234, 239

Z

ZEPITA: 71, 72

El espíritu de Cochran en las acciones y batallas	30
El espíritu de Bouchard en las acciones y batallas	31
El espíritu de Espora en las acciones y batallas	32
El espíritu de los héroes de la guerra	33
El espíritu de los héroes de la guerra	34
El espíritu de los héroes de la guerra	35
El espíritu de los héroes de la guerra	36
El espíritu de los héroes de la guerra	37
El espíritu de los héroes de la guerra	38
El espíritu de los héroes de la guerra	39
El espíritu de los héroes de la guerra	40
El espíritu de los héroes de la guerra	41
El espíritu de los héroes de la guerra	42
El espíritu de los héroes de la guerra	43
El espíritu de los héroes de la guerra	44
El espíritu de los héroes de la guerra	45
El espíritu de los héroes de la guerra	46
El espíritu de los héroes de la guerra	47
El espíritu de los héroes de la guerra	48
El espíritu de los héroes de la guerra	49
El espíritu de los héroes de la guerra	50
El espíritu de los héroes de la guerra	51
El espíritu de los héroes de la guerra	52
El espíritu de los héroes de la guerra	53
El espíritu de los héroes de la guerra	54
El espíritu de los héroes de la guerra	55
El espíritu de los héroes de la guerra	56
El espíritu de los héroes de la guerra	57
El espíritu de los héroes de la guerra	58
El espíritu de los héroes de la guerra	59
El espíritu de los héroes de la guerra	60
El espíritu de los héroes de la guerra	61
El espíritu de los héroes de la guerra	62
El espíritu de los héroes de la guerra	63
El espíritu de los héroes de la guerra	64
El espíritu de los héroes de la guerra	65
El espíritu de los héroes de la guerra	66
El espíritu de los héroes de la guerra	67
El espíritu de los héroes de la guerra	68
El espíritu de los héroes de la guerra	69
El espíritu de los héroes de la guerra	70
El espíritu de los héroes de la guerra	71
El espíritu de los héroes de la guerra	72
El espíritu de los héroes de la guerra	73
El espíritu de los héroes de la guerra	74
El espíritu de los héroes de la guerra	75
El espíritu de los héroes de la guerra	76
El espíritu de los héroes de la guerra	77
El espíritu de los héroes de la guerra	78
El espíritu de los héroes de la guerra	79
El espíritu de los héroes de la guerra	80
El espíritu de los héroes de la guerra	81
El espíritu de los héroes de la guerra	82
El espíritu de los héroes de la guerra	83
El espíritu de los héroes de la guerra	84
El espíritu de los héroes de la guerra	85
El espíritu de los héroes de la guerra	86
El espíritu de los héroes de la guerra	87
El espíritu de los héroes de la guerra	88
El espíritu de los héroes de la guerra	89
El espíritu de los héroes de la guerra	90
El espíritu de los héroes de la guerra	91
El espíritu de los héroes de la guerra	92
El espíritu de los héroes de la guerra	93
El espíritu de los héroes de la guerra	94
El espíritu de los héroes de la guerra	95
El espíritu de los héroes de la guerra	96
El espíritu de los héroes de la guerra	97
El espíritu de los héroes de la guerra	98
El espíritu de los héroes de la guerra	99
El espíritu de los héroes de la guerra	100

Pág.

INTRODUCCION III

LA MARINA DE GUERRA DEL PERU INDEPENDIENTE: VISION SUMARIA DE SUS PRINCIPALES ACAECIMIENTOS NAVALES OCURRIDOS ENTRE EL BIENIO DE 1821-1822 1

CAPITULO I

Nuestra escuadra independiente en 1821	1
La denominación de los barcos: especulaciones creíbles	4
Las malquerencias contra el ministro de Guerra y Marina	5
Sesgos en la política naval sanmartiniana	6
Aspectos navales internos: renuncia de Guise	9
Cobertura naval para la primera campaña de intermedios	12
Se depone al ministro de Guerra y Marina	15
La conferencia de Guayaquil: epílogo	17
Notas al capítulo	24

CAPITULO II

LA PRESENCIA PERUANA: ESFUERZOS DE SUS FUNDADORES	26
La presencia argentina en nuestra escuadra: Bouchard, Espora	29
Las capturas e incorporación de barcos realistas	32

	<i>Pág.</i>
El regreso de Cochrane: su frustración y reacciones	34
Brotos de indisciplina en nuestra escuadra	37
La entrega de la fragata <i>Prueba</i> : su rebautizo	39
Cochrane: últimas facetas de una personalidad histórica	40
Crece la amenaza realista: San Martín y nuestra Marina	44
El primer Congreso Constituyente y la Armada	46
Principales decretos navales de la Junta Gubernativa	51
Nuestra Marina de Guerra Estatal se convierte en republicana ..	52
Notas al capítulo	55

CAPITULO III

<i>RIVA AGUERO: PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. SE MANTIENE EL BLOQUEO NAVAL. FRACASAN LAS CAMPAÑAS TERRESTRES DE INTERMEDIOS. EL CAOS INTERNO. BOLIVAR VIENE AL PERU. ASCENSO DE GUISE. CAMBIOS EN EL GIRO DE LOS ACONTECIMIENTOS</i>	57
--	----

El primer presidente de la República Peruana	57
Surgen durante la época el corso argentino, peruano y español ..	61
Cobertura naval: segunda campaña de intermedios	59
El desastre terrestre de Alvarado	62
El siglo XIX: reaparece el corso en el Perú	62
La tercera campaña de intermedios y el apoyo naval	68
Zepita. Concluye la tercera campaña de intermedios	71
Riva Agüero y Sucre: disensiones internas en el Perú	72
Los ajeteos de la escuadra ante el caos gubernativo	73
Instancias hechas al Libertador: Bolívar llega al Perú	75
La escuadra ante la nueva situación política peruana	77
Notas al capítulo	80

CAPITULO IV

<i>EN LOS TIEMPOS DE BOLIVAR. LA ESCUADRA DE LA REPUBLICA PERUANA ACATA LA AUTORIDAD GUBERNAMENTAL Y MILITAR DEL LIBERTADOR. GUISE: BOCETO DE SU SEMBLANZA PARCIAL</i>	82
--	----

Guise y Bolívar: el acatamiento de la escuadra	82
Guise: boceto de una semblanza parcial	85
El joven marino	87
El incidente disciplinario de 1802. Consecuencias posteriores para Guise	91

	<i>Pág.</i>
Las Antillas: embarcos y combates	92
Testigo cercano de la guerra a muerte	95
Un comandante enfermo: retorno a Inglaterra	97
El sumo interés de Guise por América	97
Guise compra un bergantín armado: vuelve a América	101
Chile adquiere el bergantín Lucy y lo rebautiza	102
Guise contrae matrimonio y forma un hogar peruano	104
Notas al capítulo	107

CAPITULO V

<i>SUBLEVACION DE REAL FELIPE, CORSO REALISTA Y OCUPACION DE LIMA Y CALLAO. LA ESCUADRA DE GURUCETA COMBATE, ZARPA Y SE DISPERSA. EL ASESINATO DE MONTEAGUDO. PRISION Y JUICIO DE GUISE: REHABILITADO POR EL CONGRESO, REASUME EL MANDO DE LA ESCUADRA</i>	109
--	-----

Actividades navales peruanas y corso realista	109
La sublevación del Real Felipe. Reacciones de Bolívar y Guise ...	112
El caso del bergantín <i>Mercedes</i> : consecuencias desafortunadas ...	113
Otros acontecimientos políticos y navales en 1824	116
El virrey La Serna da a Guruceta el mando naval	120
El combate naval del 7 de octubre de 1824	121
La escuadra española arriba a Quilca: zarpe y dispersión	123
El asesinato de Monteagudo	128
La prisión del vicealmirante Guise	131
El juicio que se siguió al vicealmirante Guise	132
Notas al capítulo	136

CAPITULO VI

<i>EL ASEDIO DEL CALLAO POR MAR Y TIERRA. NUESTRA ESCUADRA INICIA LA TOMA DE SUS CASTILLOS. LA CAPITULACION DE RODIL. FELICITACION A LA MARINA: MEDALLAS CONMEMORATIVAS. DESARME NAVAL AL CONSOLIDARSE LA REPUBLICA Y EN VISPERAS DE GUERRA</i>	138
---	-----

El asedio del Callao: la capitulación de sus fortalezas	138
La medalla de la toma del Callao	144
Consolidación de la República	146
La Marina: desarme y rearme ante el peligro de guerra	150
Notas al capítulo	153

CAPITULO VII

<i>GUERRA CONTRA LA GRAN COLOMBIA; EXITOS NAVALES PERUANOS. COMBATE NAVAL DE MALPELO. BLOQUEO DE GUAYAQUIL. CAMPAÑA TERRESTRE. ALBORES DE LA CONFEDERACION PERU-BOLIVIANA. SOCABAYA</i>	154
La guerra con Colombia: digresiones panorámicas	154
La exitosa campaña naval peruana	158
El combate naval de Malpelo	161
Un breve comentario esclarecedor para la Historia	165
Zarpa nuestra escuadra: se establece el bloqueo	167
El combate de Cruces	168
El testamento de Guise	170
El fin de la resistencia: ocupación de Guayaquil	172
Viajes de precaución a Panamá: zarpan buques peruanos	173
Generalidades sobre la campaña terrestre contra Colombia ...	174
El triunvirato militar: fallecimiento de La Mar	177
Nuestra marina: albores de la Confederación Perú-Boliviana ...	178
Batalla de Socabaya	180
Notas al capítulo	182

CAPITULO VIII

<i>COMBATES NAVALES PREVIOS AL NACIMIENTO DE LA CONFEDERACION: PABELLON DE PICA Y CALLAO. MIOPIA NAVAL DE SANTA CRUZ Y MENOSPRECIO POR LA MARINA. ALEVE SORPRESA NAVAL CHILENA EN EL CALLAO. EXPEDICION NAVAL Y FRA-CASO DE BLANCO ENCALADA: TRATADO DE PAUCARPATA. EXPE-DICION PERUANA A LA ISLA JUAN FERNANDEZ. OTRAS EXCURSIONES NAVALES</i>	184
Combates navales previos a la Confederación	184
Breve retrospectiva histórica	187
La Confederación Perú-Boliviana	189
La escuadra confederada	189
La escuadra de Chile en 1836: sorpresivo ataque del Callao	192
Buques peruanos aún disponibles en la Confederación	197
El menosprecio militar contra nuestra Marina	198
La reanudación de las hostilidades: Blanco Encalada	200
La expedición de Blanco Encalada	202
La expedición naval peruana a la isla Juan Fernández	204
Otras excursiones navales peruanas	208
Notas al capítulo	210

CAPITULO IX

<i>EL GOBIERNO DE CHILE ANULA EL TRATADO DE PAUCARPATA. COMBATE NAVAL DE ISLAY, LA EXPEDICION CHILENA DE BULNES CON BARCOS DE GUERRA Y TRANSPORTES. FASE BELICA DE LOS BLOQUEOS NAVALES. LA CONFEDERACION ALISTA TARDIAMENTE CAMPANAS DE CORSO EN LA MAR. BUSQUEDA Y CONTACTOS ENTRE NAVES BELIGERANTES. EL COMBATE NAVAL DE CASMA</i>	213
Chile anula el tratado de Paucarpata: expedición de Simpson	213
Combate naval de Islay	215
La expedición de Bulnes	219
La fase bélica de los bloqueos navales	220
El tardío intento de Santa Cruz: armar mercantes en corso	223
El corso durante la Confederación: búsqueda y contactos	224
Combate naval de Casma	227
Notas al capítulo	231

CAPITULO X

<i>YUNGAY: FIN DE LA CONFEDERACION PERU-BOLIVIANA. GUERRA CON BOLIVIA. CASTILLA AUMENTA Y MODERNIZA NUESTRA ESCUADRA. EL PERIPLO MUNDIAL DE LA "AMAZONAS". CONFLICTO CON EL ECUADOR. LA INVALORABLE COLABORACION DE LA MARINA DE GUERRA CONCRETA LA VISION NAVAL DE CASTILLA. TRATADO DE MAPASINGUE: UNA PAZ INCRUENTA.</i>	
Yungay: derrota de Santa Cruz, después del corso naval	231
Nuestra marina de guerra se reorganiza	235
La guerra con Bolivia	237
Nuestra Marina de Guerra durante la corta guerra con Bolivia ..	238
Primer conflicto con Inglaterra	239
Primer gobierno de Castilla; segundo conflicto angio-peruano	242
Desembarco de nuestra marinería en San Francisco (1849)	244
Nuevas adquisiciones navales	245
Otros acaeceres marítimos: el largo periplo de la <i>Amazonas</i>	246
El conflicto con el Ecuador (1858—1860)	253
Castilla: otras inquietudes navales	256
Notas al capítulo	261

CAPITULO XI

<i>NUESTRA MARINA FLUVIAL Y LACUSTRE: REALIZACION DEL MARISCAL CASTILLA. LA ODISEA DE VAPOR "MORONA" Y EL CONFLICTO INTERNACIONAL CON EL BRASIL. LA SOLITARIA EXPLORACION DEL AMAZONAS HASTA NAUTA POR FERREYROS. EL NACIMIENTO DE NUESTRA FUERZA NAVAL EN LA AMAZONIA ..</i>	263
Nuestra marina fluvial y lacustre: visión de Castilla	263
La convención fluvial de 1858	264
Síntesis histórica de ocurrencias posteriores al zarpe	269
El incidente internacional de Obidos	270
Brasil envía una fuerza naval represora	272
El arreglo diplomático del incidente: digresiones históricas	273
Síntesis del acuerdo final peruano-brasileño	275
La solitaria incursión del <i>Morona</i> en el Amazonas	276
Recomendación de Ferreyros acerca del dique y factoría	277
Nuestra fuerza naval del Amazonas en su fase inicial	278
Los comandantes generales del Departamento Fluvial	281
El personal naval, militar y civil; fundación del Departamento ..	281
Nombramiento de oficiales para los vapores lacustres	284
Notas al capítulo	285

CAPITULO XII

<i>LA "COMISION CIENTIFICA" ESPAÑOLA. EL INCIDENTE DE TALAMBO Y LA INTERVENCION HISPANA EN LAS ISLAS CHINCHA. EL TRATADO VIVANCO-PAREJA. LA DICTADURA DEL CORONEL PRADO. EL INCREMENTO DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA EN EL PACIFICO. ALIANZA OFENSIVA-DEFENSIVA ENTRE EL PERU Y CHILE, LA DECLARACION DE GUERRA A ESPAÑA</i>	287
El incidente de Talambo: una riña que se explotó	290
Encuentro de Salazar y Mazarredo con la flotilla española	291
Las instrucciones traídas de España. Su resumen	295
La intervención española: ocupación de las islas de Chincha	296
Medidas de fuerza y coacción: la deuda española	298
Las gestiones de Pezet ante el conflicto internacional	299
La renuncia de Hernández Pinzón; llegada de Pareja	301
El Congreso Americano: su ineficacia final	303
El tratado Vivanco-Pareja	303
La reacción de nuestra Marina y Ejército ante el tratado	305
La guerra con España: breve prolegómeno naval	306
Notas al capítulo	309

La "Historia Naval del Perú" se terminó
de imprimir el mes de Setiembre de
1984, en los Talleres Gráficos de
Editorial Científica S.R.L., sito en
la Av. Pablo Patrón 290, La
Victoria. Teléfono: 237322